VII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 128)
z dnia 22 marca 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 128)

22 marca 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Zbigniewa Rynasiewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła i zaopiniowała:

– poselski wniosek o wyrażenie wotum nieufności wobec Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Sławomira Nowaka (druk nr 1169).

W posiedzeniu udział wzięli: **Sławomir Nowak** minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej wraz ze współpracownikami, **Jakub Karnowski** prezes zarządu oraz dyrektor generalny Polskich Kolei Państwowych SA, **Remigiusz Paszkiewicz** prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych, **Maciej Rodak** prezes Państwowej Agencji Żeglugi Powietrznej, **Izabela Szymajda-Wojciechowska** wiceprezes ds. Transportu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Maciej Mosiej** sekretarz Krajowej Rady Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Jakub Krowiranda, Jolanta Misiak, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych; **Wojciech Miller**, **Piotr Świat** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Szanowni państwo, zaraz rozpoczniemy dzisiejsze posiedzenie Komisji. Poświęcone ono będzie rozpatrzeniu i zaopiniowaniu poselskiego wniosku o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomira Nowaka. Teść uzasadnienia zawarta jest w druku nr 1169. Czy do porządku dziennego są uwagi ze strony państwa posłów? Nie ma. Dziękuję bardzo, porządek został zaakceptowany.

Witam bardzo serdecznie pana ministra Sławomira Nowaka wraz z całym zespołem współpracowników, media, wszystkich naszych gości oraz panie i panów posłów. O przedstawienie uzasadnienia wniosku poproszę pana posła Patryka Jakiego. Proszę bardzo.

Poseł Patryk Jaki (SP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo mam zaszczyt przedstawić w imieniu wnioskodawców wniosek o wotum nieufności wobec ministra Sławomira Nowaka. Postaram się dokonać tego w sposób syntetyczny i przekrojowy, a następnie odpowiedzieć na państwa pytania.

Zarzut nr 1 – sprawa dróg. Myślę, że pan minister oraz posłowie Platformy Obywatelskiej bardzo dobrze pamiętają projekt pod wdzięczną nazwą…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę kontynuować panie pośle.

Poseł Patryk Jaki (SP) – spoza składu Komisji:

…Narodowy Program Wielkiej Budowy. Jeżeli spojrzymy w przeszłość zobaczymy, że według założeń tego planu w Polsce powinno w chwili obecnej znaleźć się około 1500 km autostrad i od dwóch do trzech razy tyle dróg ekspresowych. Kiedy zderzymy obietnice z wykonaniem, czyli ze skutecznością rządu ministra infrastruktury zobaczymy, że niemalże nic z tego nie zostało. Spójrzmy na ostatnią odpowiedź, którą można przeczytać na stronie internetowej Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Dotyczyła ona dokładnej liczby – w państwa opracowaniu – wybudowanych kilometrów dróg krajowych. Zobaczymy wtedy, że z tych 4 tys. kilometrów autostrad i dróg ekspresowych, które miały powstać zostało tylko 1500 km. Ta liczba, co warto zaznaczyć, zawiera drogi,

które państwo również otwierali – nie te, na które państwo podpisali kontrakty i są państwa zasługą.

Jeśli posłużyć się tym systemem przeliczeń, którym posługiwali się państwo będąc jeszcze w opozycji, to długość tych dróg nie przekroczyłaby około 1 tys. km, czyli byłaby kilkakrotnie mniejsza niż państwa obietnice. Jeżeli już jesteśmy przy obietnicach, to warto przypomnieć o kolejnej z nich – to nie ja, a państwo obiecywali, że na Euro 2012 połączycie drogami szybkiego ruchu, autostradami i drogami ekspresowymi miasta – gospodarzy Euro 2012. Sprawdziłem to i okazuje się, że żadna z obiecanych arterii nie jest dokończona. Nie połączyli państwo żadnych miast – gospodarzy.

Przejdźmy do kolejnej kwestii – oszustwa na drogach. Wszyscy z państwa mogli zobaczyć, jak wykonawcy wraz z niektórymi dyrektorami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad traktowali publiczne pieniądze. Dyskusje, których treść pojawiła się w sieci internetowej jednoznacznie pokazywały, że interesowały ich nowe Ferrari, mieszkania w Barcelonie. Sami nawet mówili, że ceny, które proponują to zdzierstwo. Warto się przy tym na chwilę zatrzymać. To nie ja, a państwo przedstawiali problem – gdy opozycja mówiła, że nic z waszych planów nie wychodzi, to państwo mówili, że to przez ustawę i przez przetargi publiczne, które za każdym razem gwarantują, że wykonawcą będzie firma, która zagwarantuje najniższą cenę. Taka była państwa teza – problemy zwalaliście na poprzedników. Co się okazało? Stenogramy jednoznacznie wykazują, że drogi były budowane nie jak państwo mówią – tanio – tylko za drogo. Upada kluczowa teza, która mówiła o tym dlaczego w Polsce pojawiła się fala bankructw firm budowlanych. Musimy jednocześnie powiedzieć, że cała sfera procedur, o których państwo mówią związana była z gigantycznymi aferami korupcyjnymi. Na te afery korupcyjne zwróciła uwagę również Bruksela oraz Komisja Europejska.

Twierdzą państwo, że chcecie odzyskać dla Polski pieniądze na budowę nowych dróg. Powinniście opracować w tym celu procedury antykorupcyjne. Zadaję pytanie – gdzie były te procedury antykorupcyjne? Mam nawet lepsze pytanie – gdzie teraz są? Do tej pory nikt tych procedur nie widział, a to warunek sprawowania skutecznych rządów w sferze przedmiotowej. Jeżeli rozmawiamy o drogach, to trudno nie wspomnieć o wielu drogach lokalnych oraz obietnicach, których państwo nie dotrzymali. Mówili państwo o drogach w Narodowym Programie Wielkiej Budowy. Samorządy lokalne w związku z tym przygotowywały opracowania i wydatkowały środki własne na dokumentację techniczną budowy tych dróg. Nagle, gdy powstały te dokumentacje i drogi muszą powstać – tak by się wydawało – zostawały wykreślane z państwa kolejnych planów. W związku z tym chciałbym zapytać o efektywność wykorzystania środków publicznych.

Można podać wiele tego typu przykładów. Podam państwu jeden przykład z województwa, z którego pochodzę. Obwodnica Nysy – sam premier Donald Tusk, kilka lat temu – dokładnie dwa lata temu – odwiedził nas i obiecywał, że ta obwodnica już powinna być gotowa. Prominentni politycy z państwa ugrupowania na bilbordach podczas kampanii wyborczych zawieszali sobie kalendarz z datą budowy tej obwodnicy. Według niego początek 2013 roku to czas, gdy ta obwodnica będzie oddana do użytku. Co się stało? Wykreślili państwo tę obwodnicę ze swojego planu. Co stanie się z milionami złotych, które samorządy przeznaczyły na te wszystkie projekty? Można mnożyć te przykłady. Doskonale znają państwo sprawę drogi S5. Jeśli mielibyśmy przypomnieć sobie wszystkie złożone obietnice, to państwo dobrze wiedzą, że jeden z posłów z państwa regionu nie miałby ręki. Obiecywał, że jeśli ten odcinek drogi nie powstanie, to odetnie sobie rękę. To nie są moje sformułowania. Niestety, jak państwo wiedzą sprawa drogi S5 pozostaje w sferze marzeń.

Fala bankructw – dokonali państwo gigantycznej sztuki. Z drogowego polskiego „Planu Marshalla" zrobiliście „polskie Waterloo". Jak to się mogło stać, że dysponując tak dużymi środkami polski sektor budownictwa zamiast rosnąć maleje? Nie mówię nawet o malejącym sektorze, ale o fali bankructw. Wiedzą państwo, że niektórzy podwykonawcy w związku z tym popełniali samobójstwa. Obciąża to państwa politykę – wielkich słów, projektów, planów, z których na zakończenie nie zostaje nic. Jeśli rozmawiamy o podwykonawcach, to państwo muszą bardzo dobrze pamiętać obietnice obecnego podczas tego posiedzenia pana ministra, który, aby podwykonawcy, którzy nie otrzymali

środków za wykonaną pracę nie organizowali strajków podczas Euro 2012, powiedział: „mam dla państwa specustawę, która na pewno zagwarantuje, że chwilę po zakończeniu tego wielkiego turnieju wszystkie pieniądze zostaną wypłacone”. To była pańska obietnica, panie ministrze.

Okazało się niestety, że chwilę po zakończeniu Euro 2012 podwykonawcy płakali pod siedzibą Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, która *notabene* stała się jednym ogromnym biurem prawnym, które zamiast budować nowe drogi rozbudowuje swoją administrację ze względu na liczbę procesów z podwykonawcami dróg. Tak miał wyglądać ten wielki skok? Wielki polski „Plan Marshalla”? To pytania, które należy dziś otwarcie zadać. Wielu komentatorów mówi o kosztach budowy autostrad w Polsce – poszczególnych odcinków. Podałem przykład jednego odcinka – 10 km obwodnicy Warszawy – Powązki – Konotopa. Cena wynosiła około 200 mln zł za kilometr. Gdy spojrzy się do dokumentów, można zauważyć, że nawet w Alpach buduje się 100% taniej – drogi o podobnym charakterze. Nawet w Niemczech, gdzie koszty są znacząco wyższe buduje się o 100% taniej.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę o uważne wysłuchanie wystąpienia pana posła.

Poseł Patryk Jaki (SP) – spoza składu Komisji:

To argumenty i fakty, przed którymi niełatwo jest uciec. Pan minister obiecywał, że rozpocznie dialog z kierowcami i różnego rodzaju organizacjami zajmującymi się organizacją infrastruktury, że wreszcie te relacje będą poprawne. Co otrzymaliśmy w wyniku tej obietnicy? Kolejną wojnę z kierowcami, dumnie nazywaną wielkim planem fotoradarowym. Obecnie okazuje się, jak pokazują raporty nie opozycji, a Najwyższej Izby Kontroli, że większość z państwa fotoradarów stawiana jest tylko po to, bo państwo chcą, mówiąc brzydko łupić kierowców. One nie stoją w miejscach, w których gwarantują poprawę bezpieczeństwa. Sprawdzało to wielu fachowców, którzy twierdzą jednoznacznie, że potrzebna w tej sprawie jest głęboka refleksja. Wielu fachowców przyglądając się budżetowi państwa na rok bieżący zobaczyło, analizując założenia w stosunku do zbierania kwot z fotoradarów, jakie są państwa prawdziwe intencje. Nie jest to zwiększenie bezpieczeństwa na polskich drogach, lecz zwiększenie dochodów budżetu państwa. Mówicie jedno, a robicie co innego.

Jeśli państwo naprawdę chcieliby zwiększyć bezpieczeństwo na polskich drogach to pewnie znacie statystyki, które mówią o tym, że najmniej wypadków śmiertelnych pojawia się na autostradach. Tylko 1% wypadków na autostradach kończy się śmiertelnie. Jaki jest z tego wniosek? Jeżeli państwo naprawdę chcieliby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach, to nie reglamentowalibyście państwo dostępu do polskich autostrad. Pytam – po co stawiacie państwo bramki i zwiększacie koszty ponoszone przez zwykłych kierowców na autostradach? Wiadomo przecież, że w związku z tym znaczna część ruchu przeniesie się na drogi alternatywne, które są bardziej niebezpieczne, na których jest więcej śmiertelnych wypadków. Niestety takie są fakty. Dlaczego tak jest? Odpowiedź jest prosta – pieniądze, pieniądze, pieniądze! Znów one mają największe znaczenie, bo na autostradach możemy zarabiać. Przypomnę państwu przykład – tragiczną sytuację, jaka miała miejsce w moim województwie. Oddział ratunkowy musiał wyłamać bramkę jadąc do osoby poszkodowanej w wyniku wypadku na autostradzie. Nie muszę dodawać, że ta osoba zmarła. Fachowcy wskazują, że gdyby karetka przyjechała kilka sekund wcześniej życie tego młodego człowieka udałoby się uratować. Taki jest efekt państwa polityki.

O drogach można mówić jeszcze długo, ale obiecałem syntetyczną formę wypowiedzi, dlatego przejdźmy do kolejnego tematu. Kolej, za pańskich rządów panie ministrze, charakteryzuje się niezwykle kosztowną i rozbudowaną administracją. Szefowie spółek kolejowych, jak się okazuje, zarabiają 4-5 razy więcej niż premier polskiego rządu. Ciekawe, czy proporcjonalnie wiąże się ich odpowiedzialnością. Administracja kolei jest bardzo kosztowna, ale jednocześnie jest niesprawna. Okazało się, że w zeszłym roku ta administracja potrafiła wykorzystać zaledwie 1% środków europejskich przeznaczonych na modernizację taboru i polskiej kolei. Sami państwo prosili o to, aby środki

przeznaczone na modernizację polskiej kolei przesunąć na drogi, ponieważ państwa administracja nie jest w stanie wykorzystać tych środków. To jest najlepsza ocena, jak w soczewce możemy tu zobaczyć skuteczność pańskich działań i pańskie prawdziwe intencje. Pańscy koledzy muszą zarabiać dużo pracując w tych spółkach, ale czy muszą świetnie wypełniać swoje obowiązki? No właśnie. Przypominam – środki wykorzystane w zaledwie 1%.

Przypominam fiasko projektu Pendolino. Może się okazać wkrótce, gdy te pociągi będą kursowały, że transport Pendolino będzie droższy niż lotniczy. Okazało się, że również instytucje europejskie odmówiły realizacji wszystkich pana planów. Pamiętamy o tym, że pociągi do niektórych kluczowych z punktu widzenia naszego kraju miejsc dojeżdżają wolniej niż przed wojną. Nie muszę wspominać o robakach w pociągach, nieistniejących peronach, ciągle spóźniającej się kolei. Te zarzuty można mnożyć.

Przy okazji warto wspomnieć również o budownictwie. Jest pan również ministrem budownictwa. Obecnie sektor cierpi i fachowcy wskazują, że dzieje się to również z powodu tego, że nie ma programu, który byłby alternatywą dla „Rodziny na swoim". To nie ja, a państwo, rząd, w którego skład pan wchodzi ogłaszał, że rok 2013 będzie rokiem polskiej rodziny. Nagle okazało się, iż w 2013 roku zakończył się Program „Rodzina na swoim". Nie ma dla niego alternatywy, którą między innymi pan obiecywał. Cierpią na tym nie tylko deweloperzy, a przede wszystkim polskie rodziny. Mówię o deweloperach, bo to również istotna część polskiej gospodarki.

Zmierzając do konstatacji, ocena pracy pana ministra Nowaka musi być negatywna. Wszystkie sfery jego odpowiedzialności to jedna wielka tragedia, porażka. Argumenty opozycji podzielają również Polacy. Ostatnie badania sondażowe pokazują jednoznacznie, że minister Sławomir Nowak jest jednym z najgorzej ocenianych ministrów w polskim rządzie. Według mnie i znacznej części opozycji jest najgorszym ministrem. W związku z tym podtrzymujemy nasz wniosek o wotum nieufności dla pana ministra. Warto podkreślić, że przedstawiam ten wniosek w imieniu niemalże całej sejmowej opozycji. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, prosimy o ustosunkowanie się do opinii wyrażonej przez pana posła. Bardzo proszę.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo bardzo dziękuję za zaproszenie i możliwość odniesienia się do wniosku jednej z partii opozycyjnych. Mikrofon pomógł mi pan przysunąć, aby było lepiej słychać moją wypowiedź – pomocna dłoń PiS.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Prezydium Komisji.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Ale ta dłoń należy do PiS. Panie przewodniczący, szanowne prezydium, Wysoka Komisjo postaram się odnieść maksymalnie merytorycznie do wniosku Solidarnej Polski, który jest kompletnie niemerytoryczny. Unikał będę ocen *ad personam*, na które pozwalają sobie wnioskodawcy. Jestem zaszczycony poziomem przedstawionego przed chwilą przez mojego szanownego przedmówcę wniosku. Jego fachowość, znajomość tematu i doświadczenie rzeczywiście upoważniają go do tego. Chciałbym tylko zadać pytanie panu posłowi, czy mógłby wymienić oznaczenia polskich autostrad – jakie mamy autostrady? Dobrze. To wystarczy. Dziękuję. To mniej więcej jest ta jakość wniosku.

Przechodząc do rzeczy, postaram się odnieść do słowa pisanego, które zawiera uzasadnienie wniosku i odpowiem Wysokiej Komisji maksymalnie merytorycznie i rzetelnie, rozliczając się z tymi nie zawsze celnymi zarzutami. Tak jak powiedziałem, postaram się do tego odnieść w odpowiedni sposób. Wnioskodawcy w pierwszej kolejności podnoszą problem – będę cytował w pierwszej kolejności fragment uzasadnienia, a potem do niego odnosił – wstrzymanych miliardów na drogi i podejrzeniu o korupcję. Piszą: „Do czasu ujawnienia przez media wstrzymania pieniędzy przez Komisję Europejską ministerstwo ukrywało ten fakt. Po drugie opinii publicznej nie są znane żadne stanowcze działania

rządu, aby zatrzymać zator finansowy. Po trzecie Komisja Europejska zarzuciła brak skutecznych procedur. Po czwarte minister do tej pory nie przedstawił konkretnych rozwiązań dających gwarancję, że do podobnych skandali nie będzie dochodziło. Po piąte – wstrzymanie miliardów na drogi to wymierne straty, zatory finansowe i straty związane z opóźnionym oddawaniem kilometrów dróg".

Po pierwsze, gdyby wnioskodawcy byli obecni podczas przedstawiania informacji rządu na temat wstrzymanych płatności ze strony Komisji Europejskiej, którą nie dłużej niż 3-4 tygodnie temu wspólnie z panią minister Bieńkowską prezentowaliśmy w parlamencie, mieliby wyczerpującą wiedzę na ten temat. Jak widać z poziomu zarzutów, tej wiedzy nie mają. Postaram się w związku z tym jeszcze raz przedstawić sprawę Wysokiej Komisji. Po pierwsze to polski rząd i Generalna Dyrekcja jest stroną poszkodowaną i uczestniczą w procesie przeciwko oskarżonym biznesmenom, jako oskarżyciel posiłkowy. Jeśli chodzi o informowanie opinii publicznej, Komisji Europejskiej, rządu w sprawie podejrzenia zmów cenowych, to zawsze podkreślam, że w Polsce obowiązuje zasada domniemania niewinności. Sprawa ta jest znana od lata 2010 roku, gdy ukazały się pierwsze publikacje prasowe na ten temat – tyle jeśli chodzi o dostępność wiedzy dla opinii publicznej. Jeśli chodzi o informowanie rządu, to po złożeniu sprawy do prokuratury dowiedział się o tym podejrzeniu i postępowaniu prowadzonym przez ABW polski rząd i ówczesny minister infrastruktury.

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego oraz Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej jeszcze przed otrzymaniem *interruption letter* ze strony Komisji Europejskiej podjęły stosowne kroki i wyjaśniały Komisji Europejskiej nasze stanowisko. Obecnie jesteśmy w trakcie wyjaśnień i w nieodległej przyszłości spodziewamy się odblokowania środków. Komisja Europejska uzależniła swoją decyzję od podjęcia odpowiednich działań przez stronę polską – ponad te, które podejmowane są obecnie. W pierwszym kwartale br. została opracowana dodatkowa, ponadstandardowa metodologia, na podstawie której przeprowadzono analizę postępowań przetargowych pod kątem ewentualnego występowania sygnałów mogących świadczyć o istnieniu zmów cenowych na innych przetargach. Wyniki tej analizy zostały przekazane Komisji Europejskiej. Jeszcze raz przypomnę i podkreślę – podejrzenie popełnienia przestępstwa zostało stwierdzone przez właściwe polskie organy ścigania. Komisja Europejska to zauważyła i doceniła. System wdrażania funduszy nie dysponuje narzędziami prawnymi i technikami operacyjnymi, dzięki którym możliwe jest wykrywanie przestępstw. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie jest Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, nie jest nią również polski rząd.

Przypomnę Wysokiej Komisji o tzw. tarczy antykorupcyjnej, która chroni główne procesy prywatyzacyjne i zamówienia publiczne na wysokie kwoty. Została ona opracowana przez rząd Platformy Obywatelskiej i PSL w 2008 roku. W ramach tarczy antykorupcyjnej Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służba Kontrwywiadu Wojskowego, Agencja Wywiadu oraz Centralne Biuro Antykorupcyjne prowadzą stosowny monitoring. Na podstawie tego monitoringu zostały postawione przez prokuraturę zarzuty o zmowę cenową, dotyczące jednego przetargu. Jeśli chodzi o dwa pozostałe przetargi – bo akt oskarżenia obejmuje trzy postępowania przetargowe – nie doszło do zmowy cenowej, a jedynie do usiłowania zmowy cenowej. Nie zmienia to postaci rzeczy, że polski rząd i polska prokura wyjaśniają tę kwestię i czekamy na jej rozstrzygnięcie. Wyjątkową nierzetelnością, aby nie mówić nieuczciwością jest zarzucanie stronie publicznej, Generalnej Dyrekcji i polskiemu rządowi zamieszania w korupcję. To jest podłe i nieuczciwe.

Jeśli chodzi o kolejny zarzut, jaki stawiany jest przez wnioskodawców – bankrutują firmy budowlane i podwykonawcy pozostają bez należytych środków. W ramach tego po pierwsze: „do dziś wielu podwykonawców nie otrzymało należnych środków. Po drugie – odpowiedzialność wziął na siebie minister forsując projekt specustawy. Po trzecie – wielu podwykonawców jest na granicy upadłości. Po czwarte – rząd nie podjął żadnych konkretnych działań, aby zapobiec fali oszustw". Chcę powiedzieć, że za ten drugi punkt – że minister wziął na siebie odpowiedzialność w drodze specustawy – dziękuję, bo to jest komplement. Rzeczywiście jest tak, że z inicjatywy Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej przeprowadziliśmy specustawę, dzięki której wielu podwykonaw-

ców otrzymało blisko 100 mln zł w zastępstwie nieuczciwych wykonawców generalnych. Chcę ten fakt podkreślić.

Jeśli chodzi o postulat, że rząd nie podjął żadnych konkretnych działań, aby zapobiec fali oszustw, proponuję, aby albo Komisja lub wnioskodawcy zaproponowali uroczysty projekt uchwały Sejmu apelujący do wykonawców, aby nie oszukiwać w relacjach biznesowych. Na pewno się pod tym podpiszemy. Jeśli chodzi o zabezpieczenie środków finansowych na budowę dróg, chcę bardzo wyraźnie powiedzieć – to pewnie element niekompetencji, ale trudno – program krajowy na lata 2011-2015 posiada pełne zabezpieczenie środków finansowych na realizację wszystkich zadań z listy podstawowej. Możliwe było rozpisanie szeregu przetargów, w których na zasadach wolnego rynku mogły ubiegać się o wykonawstwo wszystkie zainteresowane i spełniające wymogi firmy. Generalni wykonawcy na zasadach wolnego rynku mogli i dokonywali wyboru podwykonawców zgodnie ze swoimi potrzebami. Istnieje ustawowy obowiązek wyboru oferty najkorzystniejszej na podstawie kryteriów określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Wydatki publiczne powinny i muszą być dokonywane w sposób celowy i oszczędny, chyba że wnioskodawcy mają inny pogląd w tej sprawie. Należy oczywiście zachować zasady pozyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów ponoszonych przez stronę publiczną.

Problem bankrutujących firm budowlanych dotyczy ograniczonej liczby zadań. Nie bagatelizujemy tego problemu, ale chciałbym, aby fachowcy zasiadający w składzie Komisji Infrastruktury wiedzieli, że problem bankructwa dotyczy 5% zawartych umów. Jeszcze raz odniosę się do zarzutu, iż minister wziął na siebie odpowiedzialność – tak jest. Wypinam dumnie pierś, zrobiliśmy to, aby pomóc poszkodowanym podwykonawcom. Jeszcze raz przypomnę, że ponad 90 mln zł płatności nadal jest realizowanych, wypłacamy pieniądze z budżetu Generalnej Dyrekcji, aby ratować małe rodzinne firmy podwykonawcze, w tym dostawców i usługodawców, którzy nie mogą korzystać z solidarnej odpowiedzialności zgodnie z Kodeksem cywilnym.

Jeśli chodzi o solidarną odpowiedzialność, to Generalna Dyrekcja wypłaciła 540 mln zł. Łącznie jest to kwota bliska 640 mln zł z pieniędzy publicznych wypłaconych poszkodowanym podwykonawcom w zastępstwie i z powodu nierzetelności niektórych wykonawców. Jeśli chodzi o pomoc branży i wykonawcom w realizowanych zadaniach, to maksymalnie przyspieszyliśmy płatności, aby pomóc w utrzymaniu płynności finansowej firm wykonawczych. W tym celu zawarto specjalne porozumienie pomiędzy Generalną Dyrekcją, a Bankiem Gospodarstwa Krajowego, które umożliwia niezwłoczne regulowanie zobowiązań Generalnej Dyrekcji wobec wykonawców robót drogowych, a nie jak odbywało to się wcześniej w ostatnim dniu terminu płatności. Branża docenia te zmiany, to bardzo wyraźna pomoc w utrzymaniu płynności finansowej firm wykonawczych. Dodatkowo w celu skrócenia faktycznego przepływu środków pomiędzy inwestorem, czyli Generalną Dyrekcją, a wykonawcą i podwykonawcami Generalna Dyrekcja wprowadziła procedurę polegającą na dokonywaniu płatności, czy *de facto* przedpłaty środków na rzecz wykonawcy na podstawie przejściowego świadectwa płatności wystawionego na podstawie złożonego przez wykonawcę rozliczenia robót i wniosku. Odbiór robót i weryfikacja przedłożonych przez wykonawcę dokumentów będzie następowała w terminie późniejszych, a pieniądze przekazywane są wcześniej.

Dodatkowo w obecnie ogłaszanych przetargach na budowę nowych dróg zawarte zostały takie rozwiązania, które mają na celu poprawę *standingu* i płynności finansowej wykonawców. Wprowadziliśmy nowe mechanizmy – zaliczkę oraz waloryzację cenową. Pomagamy wykonawcom na tyle, na ile możemy – na tyle, na ile pozwala polskie prawo. Pozostała jedna święta i podstawowa zasada – oszczędnie i mądrze gospodarować publicznymi pieniędzmi, nie narażać podatników na nieuzasadnione wydatki i straty. Jeśli wnioskodawcy mają inny pomysł, proszę się nie krępować i złożyć propozycję zmian.

Kolejny zarzut zawarty we wniosku – „Sławomir Nowak to pierwszy minister, który nie zakończył umową żadnego znaczącego przetargu drogowego rozpoczętego za jego kadencji. Nie powstała sieć dróg szybkiego ruchu łącząca główne miasta na Euro 2012. Po fali bankructw wstrzymano budowę kilku ważnych dróg w Polsce np. A4 na Podkarpaciu". Jeśli chodzi o ostatni zarzut, to myślę, że nie warto się do niego odnosić, gdyż

jak rozumiem jest to problem braku umiejętności rozróżnienia wstrzymania budowy od zerwania kontraktu oraz wszczęcia nowego postępowania przetargowego. Pozostawmy to bez komentarza. Fakt – od końca 2007 roku do dnia dzisiejszego w szczególności w ramach Programu Budowy Dróg Krajowych oddano do ruchu blisko 2400 km dróg krajowych, w tym autostrad, dróg ekspresowych, obwodnic. Rozumiem, że te dane są bolesne, ale są bezlitosne, jeśli chodzi o obiektywność. Od listopada 2011 roku, za mojego urzędowania podpisanych zostało 14 umów na budowę dróg krajowych, w tym: budowa autostrady A4 Tarnów – Rzeszów na odcinku Rzeszów Zachód – Rzeszów Centralny, budowa drogi S8 Syców – Kępno – Sieradz A1 na odcinku Syców do Kępna, budowa drogi S8 na odcinku Kępno – Wieruszów, budowa drogi S8 na odcinku Wieruszów – Walichnowy, budowa drogi S8 na odcinku węzeł Walichnowy – Łódź z A1, budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku Walichnowy – Łódź A1 na odcinku łącznika od węzła Sieradz Południe do połączenia z drogą krajową nr 12 i nr 14, budowa drogi ekspresowej S8 na odcinku węzeł Walichnowy – Łódź A1 odcinek 4, czyli węzeł Złoczew, węzeł Sieradz Południe wraz z węzłem, budowa drogi S8 na odcinku węzeł Walichnowy – Łódź do A1 odcinek 5 to węzeł Sieradz Południe bez węzła z węzłem Łask bez węzła, budowa drogi łączącej węzeł Turzno na autostradzie A1 z drogą krajową nr 15, budowa drogi ekspresowej S19 Rzeszów Zachód – węzeł Świlcza, budowa obwodnicy Stawisk, Szczuczyna, Bargłowa Kościelnego, Leżajska.

Realizacja budowy żadnej drogi nie została wstrzymana – uwaga do wnioskodawców. Ze względu na bankructwa nielicznych firm w przypadku wszystkich rozwiązanych umów niezwłocznie rozpisano przetargi na dokończenie realizacji zadań, w tym: dokończenie budowy autostrady A1 od Torunia do Kowala, gdzie wybrano już najkorzystniejszą ofertę i dokończenie budowy autostrady A4 Tarnów-Rzeszów na odcinku Tarnów – Dębica Pustynia – właśnie otwarte zostały oferty cenowe złożone przez wykonawców. W wyniku działań podjętych przez resort zapewniono środki na rozpoczęcie kolejnych zadań stanowiących brakujące elementy ciągów drogowych. Są to między innymi: przebudowa drogi S8 na odcinku Powązkowska – Marki, budowa zachodniej obwodnicy Poznania, węzeł Głuchowo oraz budowa drogi S8 Opacz – Paszków tzw. obwodnica Janek.

W kwestii Euro 2012 bardzo wyraźnie chcę powiedzieć, że wszystkie działania podejmowane w zakresie budowy dróg krajowych, w tym w szczególności autostrad i dróg ekspresowych – to banał, ale warto powtórzyć tę informację – nie były związane jedynie z budową poszczególnych odcinków dróg na potrzeby organizacji turnieju. Budowane drogi, ich jakość, ma gwarantować skuteczne, bezpieczne, komfortowe korzystanie z nich przez wiele lat przez nas wszystkich. Na chwilę obecną na autostradzie A1 zakończono prace na znacznej części odcinków. Prowadzone są prace na odcinkach Toruń – Kowal, Stryków – Tuszyn oraz Świerklany – Mszana. Zakończenie prac na wszystkich odcinkach i oddanie drogi do ruchu w całym obecnie budowanym przebiegu przewiduje się na 2013 i 2014 rok.

Rozumiem, że zwyczajnie przez nieścisłość wnioskodawcy nie zauważyli historycznego momentu połączenia naszej stolicy z resztą Europy – momentu oddania do użytkowania autostrady A2 – pomiędzy Strykowem a Konotopą. Cieszę się jedynie, że dużą satysfakcję z wykonanej pracy, za którą jeszcze raz serdecznie dziękuję mieli bardzo zaangażowani budowlańcy, którzy wykonali „tytaniczną robotę", aby tę drogę w odpowiednim terminie dokończyć. Obecnie z tej drogi mogą cieszyć się kierowcy, którzy ten odcinek bezpiecznie i komfortowo pokonują.

Jeśli chodzi o drogę ekspresową S8, której przykład często jest podawany, została ona oddana do użytku w znaczącej części m.in.: Wrocław – Syców, Piotrków Trybunalski – granica województwa mazowieckiego. Z przyczyn niezależnych od resortu transportu, do których w szczególności należą odkrywki archeologiczne, zjawiska meteorologiczne jak powodzie na południu kraju – mówię o autostradzie A4 – mogą spowodować sytuacje, z powodu których budowa drogi się przedłuża. Nigdy nie ukrywaliśmy tego faktu i nie będziemy tego robili. W pierwszych dniach swojego urzędowania przekazałem zarówno opinii publicznej, jak i Wysokiej Komisji oraz parlamentowi szczery raport otwarcia,

jeśli chodzi o drogi, które będą otwarte na Euro oraz te, które na pewno nie będą gotowe na Euro. Uczciwie rozliczyliśmy się ze wszystkimi.

Jeśli chodzi o zarzut najdroższych autostrad w Europie – wnioskodawcy piszą: „Po pierwsze koszt budowy nowych dróg należy do najdroższych w Europie. Po drugie czy procedury przetargowe są właściwie nadzorowane? Czy ministerstwo wypracowało odpowiednie zabezpieczenia przed zmowami cenowymi? Po przecie – minister nie kontroluje tych procesów. Po czwarte nie zostały ukończone w przewidzianych terminach autostrady A1 i A4. Po piąte minister i podległe służby nie zachowały należnej staranności i nie sprawdziły wiarygodności DSS. Po szóste program budowy autostrad miał stać się stymulatorem wzrostu gospodarczego, a spowodował upadek kilkuset firm”. Zarzuty przeplatają się z publicystyką polityczną, ale odniesiemy się również do nich.

Podstawą do ustalenia potrzebnych środków oceny efektywności oraz wyboru najkorzystniejszej ceny oferowanej przez wykonawców jest kosztorys budowlany. Tego rodzaju uporządkowanie spraw może przydać się wnioskodawcom. Zgodnie z właściwym rozporządzeniem kosztorys inwestorski sporządza się na podstawie cen osiąganych w przetargach w okresie poprzedzającym jego sporządzenie. Przetargi rozstrzygane są w granicach określonych przez kosztorys, zazwyczaj znacznie poniżej wartości w nim określonej ze względu na grę i walkę konkurencyjną pomiędzy podmiotami. To jest zjawisko normalne i pożądane na wolnym rynku. Pozwala nam oszczędzać publiczne pieniądze. Średnia cena wynikająca z podpisanych umów z wykonawcami polskich autostrad wynosi 9,6 mln euro za kilometr. Drożej niż w Polsce buduje się autostrady w Irlandii – średnio 10 mln euro za kilometr, na Węgrzech – średnio 12 mln euro za kilometr, w Austrii – prawie 13 mln euro za kilometr, w Norwegii – średnio 18 mln euro za kilometr. Najdrożej w Europie – to kolejna istotna dla wnioskodawców informacja buduje się w Holandii – średnio 50 mln euro za kilometr.

Koszty budowy poszczególnych autostrad różnią się w zależności od siebie. To niby banał, ale warto o tym powiedzieć. Te różnice zależne są między innymi od ukształtowania terenu, gęstości zabudowy przewidywanej do realizacji liczby obiektów inżynierskich oraz występujących terenów ze szkodami górniczymi, albo innymi uwarunkowaniami geologicznymi. Jeśli to jest elementarz, to nie piszcie o tym w uzasadnieniu. Wyższe od średniej koszty budowy – przykładowo autostrady A1 – Maciejów – Sośnica – w ramach kontraktu wartości niemalże 1100 mln zł wynikają z wielu obiektywnych przyczyn. Droga wytyczona w tym miejscu prowadzi przez silnie zurbanizowany teren pomiędzy Gliwicami a Zabrzem. Z tego względu inwestycja objęła budowę m.in. 2 estakad o długości ponad 1600 m nad linią kolejową Gliwice – Katowice i rzeką bytomską oraz 521 m nad rzeką Kłodnicą. Konieczne było wybudowanie ośmiu wiaduktów, trzech przejść dla zwierząt oraz obiektów tzw. utrzymania autostrady. W celu zabezpieczenia przed hałasem wybudowano ekrany akustyczne o długości 2,6 km. W sumie kontrakt objął budowę 13 obiektów inżynierskich – mostów, wiaduktów, estakad i przepustów. Liczącą ponad 1,6 km estakadę autostrady zbudowano w technice nasuwania. To największa estakada na Śląsku i najdłuższa zbudowana tą techniką w Polsce. Przytoczyłem wyłącznie jeden przykład ewidentnie droższego niż inne fragmentu autostrady, aby uzmysłowić wnioskodawcom, że kilometr autostrady nie da się porównać 1:1 do innego kilometra autostrady. To nie jest porównywanie kilograma ziemniaków do drugiego kilograma ziemniaków, choć i te bywają bardzo różne.

Jeśli chodzi o pytanie związane z DSS, to wielokrotnie państwu przedstawialiśmy informacje na ten temat, ale cierpliwość to ważna cnota. W związku z odstąpieniem w dniu 27 czerwca 2011 roku przez oddział Generalnej Dyrekcji w Warszawie od umowy na budowę dwóch odcinków A2 z poprzednim wykonawcą – pamiętają państwo konsorcjum COVEC – zamawiający zobligowany był do wyłonienia wykonawcy, który kontynuowałby prace w ramach kontraktu. Zgodnie z przepisami prawa, Generalna Dyrekcja na etapie wyboru wykonawcy zweryfikowała sytuację finansową jednego z współzałożycieli konsorcjum, czyli firmy DSS, uzyskując potwierdzenie linii kredytowej – bankowej – wskazującej na zabezpieczenie przez DSS środków wystarczających na sfinansowanie budowy we własnym zakresie. Przed podpisaniem kontraktu doszło do stosownej

wymiany korespondencji pomiędzy Ministerstwem Skarbu Państwa a ministrem infrastruktury.

Pragnę zaznaczyć, że dzięki inżynierom Generalnej Dyrekcji, jej kierownictwu, pomimo faktycznego bankructwa firmy DSS udało się dokończyć odcinek C z innym solidnym partnerem, który był współuczestnikiem konsorcjum – firmą Bogl a Krysl. Jeszcze raz dziękuję jej pracownikom za tytaniczną pracę i dokończenie odcinka autostrady w terminie.

Kolejny zarzut moich szanownych wnioskodawców – „Minister przyczynił się do psucia prawa, bo w resorcie wprowadzono pojęcie przejezdności". Nie było tak – minister nie wprowadził w przepisach pojęcia przejezdności w czerwcu 2012 roku. Pojęcie to funkcjonuje od wielu lat w ustawie – Prawo budowlane. Ustawą z dnia 30 marca 2012 roku wprowadzono możliwość wykorzystywania tego trybu w odniesieniu do dróg publicznych i oddania ich do wykorzystania pomimo nie wykonania części robót budowlanych, ale takich – bardzo wyraźnie zapisano to w ustawie – które nie miały wpływu na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Decyzje organów nadzoru budowlanego zawsze miały charakter warunkowy, bowiem organ dopuszczając drogę do użytkowania zobowiązany był do wskazania terminu wykonania pozostałych robót. Przepisy znacznie ułatwiły i przyspieszyły oddawanie do użytkowania dróg potrzebnych kibicom dojeżdżającym na Mistrzostwa Europy UEFA Euro 2012. W tym trybie oddano do użytku autostradę A2 na odcinku Stryków – Konotopa, drogę ekspresową S5 na odcinku Gniezno – Poznań, drogę ekspresową S7 na odcinku południowa obwodnica Gdańska. Wcześniejsze oddawanie dróg do użytkowania, co jeszcze raz podkreślę, nie odbywa się kosztem bezpieczeństwa. W każdym przypadku organ oraz zarządca przeprowadzający indywidualną analizę decydują się na wcześniejsze oddanie drogi jedynie w sytuacjach, gdy bezwzględnie potwierdzone zostanie bezpieczeństwo jej użytkowania.

Kolejny zarzut wnioskodawców, nie tylko osób podpisanych pod tym wnioskiem, pojawia się on szerzej, również wśród innych członków opozycji – „Kolejny rok obowiązki dyrektora generalnego Generalnej Dyrekcji pełni Lech Witecki. Pytanie o jakość nadzoru o jakość Generalnej Dyrekcji – czy wśród kadry kierowniczej nie ma specjalisty, który mógłby pokierować tą instytucją?". W domyśle chodzi tu o zarzut, że Lech Witecki jest pełniącym obowiązki dyrektora. Bardzo wyraźnie mogę powiedzieć Wysokiej Komisji, że w ocenie mojej i mojego poprzednika Lech Witecki daje pełną gwarancję profesjonalizmu, zaangażowania oraz skutecznego prowadzenia Generalnej Dyrekcji niezależnie od kalumnii i insynuacji wyrażanych pod jego adresem ze strony opozycji. Dzięki zaangażowaniu jego oraz jego zespołu udało się skutecznie przeprowadzić Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015 i skutecznie, profesjonalnie przygotowujemy nowy krajowy plan. W tym roku dzięki zaangażowaniu Generalnej Dyrekcji ogłosimy ponad 50 przetargów na nowe drogi, w nowej perspektywie 2014-2020. Zamiast podłych insynuacji i deprecjonowania jego pozycji, powinni państwo podziękować mu za ciężką pracę.

Następny zarzut – „Od dnia 12 stycznia kolejne kilometry dróg krajowych zostały objęte systemem viaTOLL. To znaczący wzrost obciążeń dla przewoźników, który ogranicza dostęp do dróg ekspresowych i autostrad". Pragnę bardzo wyraźnie zaznaczyć, że w Polsce jak w całej Europie funkcjonuje zasada, że kto używa ten płaci, chyba że wnioskodawcy również mają jakiś nowatorski pomysł w tym względzie – proszę się nie krępować. Po drugie bezpośrednim celem wprowadzenia opłaty elektronicznej jest zapewnienie środków na rozwój infrastruktury dróg krajowych w systemie pewnym, bezpiecznym i zapewniającym korzyści jego użytkownikom, również tym, którzy obecnie nie ponoszą odpłatności, a poprzez swoje podatki płacą, aby te drogi ekspresowe i autostrady były budowane, również w celu użytkowym i zarobkowym przez naszych przewoźników transportowych.

Łączne przychody z systemu viaTOLL wyniosły jak ustalono na dzień 19 marca br. – 1 miliard 338 mln zł. Jeśli wnioskodawcy chcą zaproponować, abyśmy pozbyli się tych pieniędzy z systemu, proszę się nie krępować, tylko powiedzieć innym podatnikom, iż będą musieli zapłacić za ruch ciężki więcej ze swoich podatków. Trzeci punkt mojej odpowiedzi na państwa zarzut – chcę bardzo wyraźnie zaznaczyć, że tak został skrojony system viaTOLL, aby był konkurencyjny w stosunku do innych państw ościen-

nych. Nie tylko w Polsce obowiązuje opłata elektroniczna, warto by wnioskodawcy o tym wiedzieli. Obowiązujące w Polsce stawki są najniższe, jeśli chodzi o wszystkie europejskie systemy poboru opłat. Stawki polskie są niemalże dwukrotnie niższe od stawek w Czechach, w Niemczech i na Słowacji oraz trzykrotnie niższe od stawek w Austrii. Świadomie zastosowaliśmy stawki znacznie niższe niż w innych krajach posiadających ogólnokrajowy system elektroniczny, aby wzmocnić ekonomiczne bodźce zmuszające przedsiębiorstwa do wyboru szybkich, bezpiecznych tras przejazdu z jak największym wykorzystaniem dróg szybkiego ruchu, dodatkowo, aby poprawić swoją konkurencyjność w stosunku do innych przewoźników.

Zgodnie z założeniami przyjętymi w trakcie wdrażania elektronicznego systemu pobierania opłat docelową opłatą elektroniczną zostaną objęte w systemie viaTOLL wszystkie odcinki autostrad i dróg ekspresowych – zarówno istniejące, jak i te które powstaną w przyszłości. Z otrzymywanych przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wyników pomiarów ruchu ciężkiego na drogach krajowych wynika, że zaobserwowany początkowo odpływ z dróg krajowych objętych systemem viaTOLL ustąpił. Obecnie następuje powrót na drogi bezpieczniejsze, bardziej komfortowe, lepsze nie tylko dla kierowców, ale ze względu na ekonomikę działania, spalania paliwa przez auta – bowiem jadą płynniej i ze stałą prędkością.

Kolejny zarzut dotyczy blankietów ADR – dlaczego tak długo zwlekano z przetargiem. Muszę uczciwie powiedzieć, że to jedyny celny zarzut pod moim adresem ze strony wnioskodawców – jedyny zawarty w całym wniosku. Rzeczywiście jest tak, że wskutek zbyt długo trwających prac nad wdrożeniem przepisów ustawy, zbyt długo pracowano z uwagi na analizę trybu postępowania przy zamówieniu publicznym i zwlekano z ogłoszeniem przetargu. Przetarg został ogłoszony pod koniec 2012 roku, a umowę podpisano niezwłocznie na początku 2013 roku. Zostały wyciągnięte konsekwencje wobec osób, które zawiniły w tej sytuacji. Sprawa została załatwiona. Na godzinę 8.00 rano na dzień dzisiejszy zostało zamówionych przez marszałków województw 4201 blankietów ADR dla przedsiębiorców. Wydanych zostało 4079. System obecnie już funkcjonuje.

Jeśli chodzi o kolej, wnioskodawcy stawiają zarzut pod moim adresem: „Przewozy Regionalne – brak jednolitej strategii dla całej firmy, powoływanie kolejnych spółek przewozowych w województwach". Usamorządowienie spółki Przewozy Regionalne zostało dokonane na podstawie przyjętej przez Radę Ministrów w kwietniu 2007 roku Strategii dla transportu kolejowego do roku 2013, a nie w wyniku decyzji ministra właściwego do spraw transportu. Rząd przekazał udziały spółki świadczącej przewozy regionalne samorządom województw, ponieważ to na nich zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym spoczywa obowiązek organizowania i finansowania przewozów regionalnych. Dodatkowo na te cele, aby wesprzeć w tym trudnym zadaniu marszałków województw, co roku rząd i budżet państwa przekazuje ponad 200 mln zł,.

Jeśli chodzi o zarzut powoływania kolejnych spółek przewozowych przez samorządy – tak został skonstruowany polski system polityczny, chwała Bogu, że tak jest – są one autonomiczne i decydują o tym, czy powołują swoje spółki przewozowe, czy nie. Minister właściwy do spraw transportu nie może zakazać, ani nic nakazać niezależnym i samorządnym podmiotom, jakimi są samorządy, podejmowania jakichkolwiek działań. Warto byłoby, aby wnioskodawcy nauczyli się chociaż tego.

Kolejny zarzut dotyczył niskiego wykorzystania funduszy na infrastrukturę kolejową. Rozdysponowano zaledwie 52,6% pieniędzy przyznanych przez Brukselę. „Niski poziom wydatkowania pokazuje brak spójnej koncepcji rozwoju kolei". No dobrze... W ramach Działania 7.1 Programu operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, czyli rozwoju transportu kolejowego do dnia 14 marca br. podpisano 31 umów o dofinansowanie na kwotę wydatków całkowitych około 23 mld zł – zawarte w tym środki Unii to 11 mld zł. Kontraktacja alokacji w tym działaniu kształtuje się na poziomie 54,17%, a nie 52%. Dlaczego jest ta różnica? Bowiem ten progres jest stały i cały czas go obserwujemy. Wartość wkładu Unii Europejskiej certyfikowanego przez instytucję pośredniczącą do instytucji zarządzającej wynosi około 10% przy alokacji. Od 2012 roku następuje systematyczny wzrost liczby podpisanych umów o dofinansowanie. To również efekt przebudowy spółki Polskie Linie Kolejowe, zmiany zarządu i jakości zarządzania kontraktami inwestycyj-

nymi. Tendencja wzrostowa w zakresie podpisywanych umów o dofinansowanie będzie utrzymana również w następnych latach. Aktualnie w ocenie CUPT znajduje się 11 wniosków aplikacyjnych na kwotę wydatków całkowitych około 10,5 mld zł. Na wykorzystanie dostępnej alokacji pozostają jeszcze niemalże trzy lata. Umowy mogą być podpisywane do grudnia 2015 roku.

Do dnia 28 lutego br. CUPT poświadczył kwotę wydatków kwalifikowanych w wysokości niemalże 3 mld zł, w tym 2 mld zł ze środków Unii Europejskiej. Dane wskazują na istotne przyspieszenie wydatkowania środków unijnych. Z uwagi na znaczne potrzeby inwestycyjne w zakresie kolei proces inwestycyjny musi być – jak państwo wiedzą – rozłożony na kilka lat i właśnie tak się dzieje. Istotnym osiągnięciem ostatniego spotkania z komisarzem Hahnem – spotkania mojego i pani minister Bieńkowskiej – jest zwiększenie dofinansowania ze środków unijnych naszych inwestycji. Bardzo pomoże nam to w konsumpcji alokacji i w skutecznym wykorzystywaniu tych środków na potrzeby oraz inwestycje modernizacyjne, w tym zakup nowego taboru.

Kolejny zarzut – wśród pracowników kolei rośnie luka pokoleniowa, szkoły kolejarskie od lat są likwidowane. Nie dalej jak dwa tygodnie temu podczas konferencji prasowej prezentowaliśmy działanie w tym zakresie. Pragnę wyraźnie zaznaczyć, że na skutek współpracy Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, przewoźników Polskich Linii Kolejowych oraz Ministerstwa Edukacji Narodowej odbudowujemy systematycznie szkolnictwo zawodowe. Przypomnę, że zgodnie z reformą z 1998 roku minister właściwy do spraw transportu nie posiada w swoich kompetencjach zarządzania szkołami o profilu kolejowym. Tak jak powiedziałem współpracujemy z odpowiednimi instytucjami, aby animować szkolnictwo zawodowe i w roku 2012 utworzono 10 klas w szkołach ponadgimnazjalnych, gdzie uczy się ponad 400 przyszłych kolejarzy. W roku 2013 dodatkowo w jeszcze czterech szkołach ponadgimnazjalnych planowane jest utworzenie kolejnych klas o profilu kolejowym.

Nasz zarządca infrastruktury, czyli Polskie Linie Kolejowe również prowadzą proces doszkalania i podnoszenia kwalifikacji swoich pracowników poprzez specjalny system szkoleniowy i stypendialny. W roku 2012 – 51 osób z PLK uzyskało wykształcenie średnie, 567 wyższe, 154 podyplomowe. Wiele osób przechodzi również kursy językowe. Podnoszeniu kwalifikacji maszynistów, dyżurnych ruchu sprzyja wprowadzona przecież przez Wysoką Komisję nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym, w której podnosimy normy szkolenia maszynistów. Równolegle Polskie Linie Kolejowe PKP Intercity prowadzą proces zakupów nowych symulatorów do szkolenia dyżurnych ruchu i maszynistów. Wszystko to składa się na konsekwentny i przemyślany program podnoszenia kwalifikacji zawodowych polskich kolejarzy.

Kolejny zarzut – „Wbrew zapowiedziom nie powstały przepisy o czasie pracy na kolei, a ogłoszony pakiet bezpieczeństwa na kolei wdrażany jest zbyt wolno". To chyba jeden z najmniej celnych zarzutów szanowni wnioskodawcy. Akurat pakiet bezpieczeństwa kolejowego jest jednym z tych kluczowych zadań Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, moich osobiście, któremu poświęcamy bardzo dużo pracy. Konsekwentnie realizujemy dziesięciopunktowy plan na rzecz bezpieczeństwa, który zaprezentowałem po tragedii w Szczekocinach i dla którego otrzymałem pełne wsparcie również ze strony związkowej.

W MTBiGM, jeśli chodzi o ustawę o czasie pracy na kolei, chcę powiedzieć, że takiej ustawy obecnie w Polsce nie ma. To nowa konstytucja, jeśli chodzi o czas pracy na kolei. Potrzebne jest – ten proces trwa – zaangażowanie ekspertów, strony społecznej, również bardzo ciężka praca Komisji, gdy już ten projekt do państwa zostanie skierowany. To materia bardzo trudna do uregulowania i skwantyfikowania. Jeśli chodzi o prace nad tą ustawą, to obecnie w ministerstwie zajmujemy się kompleksowym uregulowaniem zagadnień związanych z czasem pracy maszynistów. Opracowany został test regulacyjny do projektu założeń ustawy o czasie pracy maszynistów, który przekazano do stosownego zespołu do spraw regulacji i ocen skutków regulacji w ustawach. Po zaakceptowaniu, przez ten zespół, test regulacyjny i projekt założeń zostanie zgłoszony do zespołu do programowania prac rządu z prośbą o włączenie do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. Po uzgodnieniach z partnerami społecznymi projekt zostanie skierowany

do uzgodnień międzyresortowych. Obecnie trwają prace nad końcową wersją projektu założeń. W celu opracowania założeń do projektu ustawy o czasie pracy maszynistów do Urzędu Transportu Kolejowego, przewoźników kolejowych oraz organizacji związkowych została skierowana ankieta dotycząca zakresu regulacji. Do końca kwietnia br. zostaną opracowane założenia do projektu ustawy o czasie pracy maszynistów. Przyjęcie projektu założeń przez Radę Ministrów przewiduje się na 3-4 kwartał 2013 roku.

Kolejny zarzut – „Minister nie ma pomysłu na strategię rozwoju polskiej kolei". Pragnę powiedzieć, że w dniu 21 stycznia 2013 Rada Ministrów przyjęła w drodze uchwały średniookresowy dokument planistyczny – Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku). Dokumentem średniookresowym jest również przyjęta przez Radę Ministrów w kwietniu 2007 roku Strategia dla Transportu Kolejowego, zmieniona przez Radę Ministrów w lutym 2008 roku oraz lutym 2011 roku. Obecnie prowadzone są prace nad Wieloletnim Programem Inwestycji Kolejowych do roku 2015, który zastąpi obecny Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych do roku 2013 z perspektywą do roku 2015. W resorcie transportu opracowywany jest dokument implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do roku 2020 (z perspektywą do 2030). Wyrazem dążenia do uporządkowania segmentu przewozów pasażerskich jest rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 roku, w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym. To jest tzw. plan transportowy – to zostało wykonane.

Wyrazem narodowej polityki kolejowej jest *masterplan* dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Fundusz Kolejowy utworzony w 2006 roku – chwała za to – gromadzi środki finansowe między innymi na przygotowanie i realizację budowy, przebudowy linii kolejowych oraz remonty i utrzymanie linii kolejowych. W 2006 roku wydatkowano na ten cel blisko 70 mln zł. W 2007 roku było to już wyraźnie więcej, bowiem blisko 200 mln zł. W 2013 roku całość środków Funduszu Kolejowego to ponad 1 miliard 200 mln zł. Tylko ta proporcja kwot pokazuje jak z roku na rok zwiększamy środki budżetowe na remonty, utrzymanie i przebudowę linii kolejowych. To pokazuje jak ważne dla tego rządu są sprawy kolei. Nie szczędzimy w czasach kryzysu publicznych pieniędzy naszych podatników na inwestycje kolejowe.

Kolejny zarzut – „Przykład nieudolności ministra – uwaga – to zakup 20 pociągów Pendolino. Kupione pociągi nie mają po czym jeździć, a nawet gdy wyruszą w trasę, to będą droższe niż połączenia lotnicze". To już kompletna imaginacja. Pociągi nie mają po czym jeździć, bo jeszcze ich nie ma. Zostały zamówione i zgodnie z umową zostaną wprowadzone do eksploatacji w grudniu 2014 roku. Pierwszy z pociągów jest już wyposażany i niedługo przyjedzie do Polski na testy. Pociągi Pendolino będą zasadniczo służyły do obsługi połączeń na linii E65, jeśli chodzi o to, gdzie one mają jeździć – to informacja dla wnioskodawców. Linia E65 to linia Gdynia – Warszawa – Katowice – Kraków z możliwością wydłużenia dzięki ostatnim uzgodnieniom z Komisją Europejską do Gliwic, Bielska Białej, Rzeszowa oraz przez CMK do Wrocławia. Na około 50% tej trasy będzie możliwe osiągnięcie prędkości większej niż 160 km/h, w tym a na około 42% trasy prędkość będzie mogła przekroczyć 220 km/h.

Zgodnie z planami i deklaracjami PKP PLK w grudniu 2014 roku północny odcinek E65 Warszawa – Gdynia będzie przystosowany do prędkości 160 km/h, co umożliwi osiągnięcie czasu przejazdu około 2 godz. 45 min. Wdrożenie europejskiego systemu ETCS umożliwi od grudnia 2015 roku, a może nawet szybciej – liczę na mobilizację PLK – osiągnięcie prędkości powyżej 260 km/h na 50% długości tej linii. Na południowym odcinku linii E65 Warszawa – Katowice – Kraków zarządca infrastruktury w grudniu 2014 roku zakłada dla pociągów Pendolino prędkość 200-220 km/h na centralnej magistrali kolejowej. Umożliwi to czas przejazdu w granicach 2 godz. 15 min.

Spółka PKP Intercity prowadziła i prowadzi systematycznie elastyczną politykę cenową. Nie wiem skąd państwo wzięli odniesienie do cen biletów lotniczych, że te bilety będą droższe niż lotnicze. Być może będą droższe niż sprzedawane przez OLT, ale nikt nie chce chyba powtórzenia tego rodzaju historii. Do 2014 i 2015 roku ceny za wszystkie produkty spółki PKP Intercity będą dostosowane do potrzeb i możliwości poszczegól-

nych segmentów rynku przewozów pasażerskich. Wprowadzamy wreszcie elastyczną politykę cenową. Przewoźnik zakłada pokrycie pełnym portfelem produktów pociągu Pendolino ekspres i pociągów pospiesznych dla jak największej liczby tras. Średnie ceny biletów na połączenia obsługiwane pociągami Pendolino będą miały najlepszy wskaźnik na tle konkurencyjnych środków transportu, jeśli chodzi o relację ceny do jakości produktu, ceny do czasu przejazdu oraz ceny do odległości. Przewoźnik planuje zróżnicowanie poziomu cen np. w zależności od pory dnia, godziny podróży, terminu zakupu biletu, czyli tak, jak ma to miejsce w całej cywilizowanej Europie.

Kolejny zarzut – „Minister nie podejmuje się dialogu społecznego ze stroną związkową, czego przykładem jest niezałatwiona sprawa ulg przejazdowych". Rozumiem, że akurat ten fragment uzasadnienia został napisany dosyć dawno, bowiem jest ahistoryczny. Zarzut w mojej ocenie jest całkowicie bezpodstawny. Dialog społeczny pomiędzy związkami zawodowymi a pracodawcami kolejowymi i rządem od lat prowadzony jest w ramach zespołu trójstronnego do spraw kolejnictwa. Jeśli chodzi o ulgi przewozowe dla kolejarzy, to pozostają poza kompetencjami ministra właściwego do spraw transportu. Interesujemy się tym problemem. Spółki zrzeszone w związku pracodawców kolejowych oraz związki zawodowe w dniu 22 lutego 2013 roku porozumiały się w sprawie systemu ulg przejazdowych dla pracowników kolei, ich współmałżonków i dzieci, a także emerytów i rencistów kolejowych, który będzie obowiązywał do końca 2013 roku. Od września 2011 roku rozmowy ze stroną społeczną prowadzone są również w ramach szczytu kolejowego.

Kwestie dotyczące funkcjonowania Przewozów Regionalnych były również w ubiegłym roku przedmiotem obrad Trójstronnej Komisji do Spraw Społeczno-Gospodarczych oraz wojewódzkich komisji dialogu społecznego. W ramach Komisji Trójstronnej wspólnie z ministrem Kamyszem rozmawialiśmy z pracodawcami kolejowymi oraz związkami zawodowymi na temat trudnej, wręcz dramatycznej sytuacji Przewozów Regionalnych. Nie zawsze dialog ze stroną społeczną jest łatwy. Bardzo cenię partnerów społecznych, liczę na ich zaangażowanie w kwestii procesów zmian na kolei. Bez ich wsparcia te zmiany będzie dużo trudniej przeprowadzić. Wiem, że oni mają tego świadomość oraz świadomość faktu, że niektóre z tych zmian będą trudne, ale widzę u nich otwartość i zdolność do dialogu, za co im dziękuję.

Zarzut w zakresie budownictwa. Wnioskodawcy piszą, iż „Pomimo szumnych zapowiedzi nie ma alternatywnej propozycji dla Programu Rodziny na Swoim. Sprzedaż mieszkań spada, państwo kapituluje w sferze budownictwa społecznego". Nasza odpowiedź jest następująca – z końcem 2012 zamknął się okres przyjmowania nowych wniosków o preferencyjny kredyt w ramach Programu Rodzina na Swoim. To było określone w dokumencie pt. „Główne problemy, cele i kierunki programu wspierania rozwoju budownictwa mieszkaniowego do 2020 roku". Został on przyjęty przez Radę Ministrów pod koniec 2010 roku, a następnie przez Sejm w dniu 4 marca 2011 roku. Był to pierwszy od 1999 roku dokument poświęcony polityce mieszkaniowej. Na podstawie przedstawionych w nim założeń powstał projekt ustawy o pomocy państwa w nabyciu pierwszego mieszkania przez ludzi młodych, który właśnie został skierowany do Komitetu Stałego Rady Ministrów, gdzie obecnie się znajduje i nadal będzie procedowany.

Przeprowadzone zostały konsultacje społeczne i uzgodnienia międzyresortowe. Zakładam, że również wnioskodawcy, jeśli choć chwilę zainteresowaliby się tematem, poznaliby ten dokument. Wystarczyło nawet włączyć telewizję kilka razy, aby dowiedzieć się, jakie są założenia tego projektu. Prezentowali je Prezes Rady Ministrów oraz ja podczas stosownej konferencji prasowej. Jeśli chodzi o efekty budownictwa mieszkaniowego, to w okresie rządów Platformy Obywatelskiej i PSL, są one corocznie wysokie. W 2012 roku oddano do użytkowania około 152 tys. nowych mieszkań. Kwoty przeznaczane z budżetu państwa…

Jeśli składa się wniosek, to warto wysłuchać odpowiedzi na niego. Rozumiem jednak, że wnioskodawcy mają inne cele, co w zasadzie mnie nie dziwi. Pozwólcie państwo, że spróbuję w maksymalnie rzetelny sposób rozliczyć się z państwa zarzutami. Jeśli piszą państwo w ten sposób, zadają państwo tego typu pytania, to powinni się państwo spodziewać w konsekwencji odpowiedzi.

Poseł Wojtkiewicz Michał (PiS):

Słuchamy.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Jeśli chodzi o kwoty przeznaczane z budżetu państwa na finansowanie budownictwa socjalnego i komunalnego, to zapewniają one w ostatnich latach sfinansowanie wszystkich złożonych przez gminy wniosków. Kwota zasilenia funduszu dopłat z przeznaczeniem na wsparcie budownictwa w 2012 roku była najwyższa w historii programu i wyniosła 120 mln zł. Dla porównania w roku 2011 na ten cel została przekazana kwota 80 mln zł. Ta kwota w roku 2011 była dwukrotnie wyższa niż w roku 2010. Zarzut, iż nastąpiła kapitulacja w sferze budownictwa społecznego i socjalnego jest kompletnie nietrafiony.

Jeśli chodzi o zarzut związany z fotoradarami, to wnioskodawcy piszą: „Liczba fotoradarów wzrosła ze 127 w 2008 roku do 400 w roku bieżącym. Większość jest zlokalizowana w miejscach, w których najłatwiej złapać na wykroczeniach. Miejsca kontroli radarowej nie zawsze wybierane są na podstawie analizy wypadków i zagrożeń. Intencja stawiania urządzeń to zaplanowanie dochodów budżetu państwa". To już jest czysta publicystyka.

Głos z sali:

Półtora miliarda było zaplanowane!

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Chcę państwu powiedzieć, że liczba fotoradarów aktualnie wykorzystywanych przez Generalnego Inspektora Transportu Drogowego to 315 sztuk. Kolejne 60 jest w trakcie instalacji. Podejmowane działania są efektem budowy Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym, które stanowi jeden z planowanych elementów poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Zdecydowana większość nowych fotoradarów została zainstalowana na istniejącej infrastrukturze przejętej przez Generalnego Inspektora Transportu Drogowego od Policji i Generalnej Dyrekcji. Ta sieć została stworzona przez ekspertów, którzy analizowali liczbę wypadków i bezpieczeństwo w ruchu drogowym.

Każdy z fotoradarów – zawsze to powtarzam, ale jak rozumiem ta wiedza się nie przyjmuje – stawianych przez GITD, ma swoją smutną historię. Tam ktoś zginął lub został ciężko ranny. Zarzut o to, że radary stawiane są tam, gdzie najłatwiej przyłapać na wykroczeniu, a nie zawsze miejsce jest wybierane na podstawie analizy wypadków jest mówiąc najdelikatniej, niemądry. Nie ma ważniejszej dla mnie sprawy, jako ministra transportu, niż sprawa życia i bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Nie ma nic ważniejszego. Zawsze jest tak, że gdy decydujemy się na zakup nowego fotoradaru lub jego lokalizację wybierane jest to miejsce, gdzie zgodnie z polską tradycją powinien stanąć krzyż, albo były tam osoby ciężko ranne w wypadku. Jeśli chodzi o zarzut nielogiczności stawiania fotoradarów przez instytucje samorządowe, to pragnę poinformować państwa, iż w dniu 14 marca br. podpisałem stosowne rozporządzenie w sprawie warunków lokalizacji, sposobu oznakowania i dokonywania pomiaru przez urządzenia rejestrujące, które wprowadza m.in. konieczność dokonania oceny lokalizacji wszystkich stacjonarnych urządzeń rejestrujących co 40 miesięcy. Regulacja obejmuje takim obowiązkiem także stacjonarne urządzenia rejestrujące zainstalowane przez straże gminne przed 28 czerwca 2011 roku.

Intencją stawiania fotoradarów jest wyłącznie poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym oraz zmniejszenie liczby ofiar śmiertelnych na polskich drogach. Jeżeli nie wierzą państwo w moje intencje i słowa, to myślę, że przyjdzie czas, gdy statystyki odpowiedzą państwu czy ta inicjatywa działa, czy nie. Jest jeszcze jedno założenie – fotoradary są tylko niewielkim fragmentem Narodowego Programu Poprawy Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego. To tylko niewielki fragment. Niezbędne są dalsze zmiany prawne i skuteczne podnoszenie egzekucji przepisów ruchu drogowego, przebudowa dróg krajowych i autostrad – Krajowy Plan Budowy Dróg na lata 2014 – 2020.

Mówiąc w skrócie, prezentowałem to opinii publicznej wspólnie z ministrem Cichockim – Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego zakłada strategię 4xE lub, po polsku INRE – inżynieria, nadzór, ratownictwo i edukacja. W tych czterech obsza-

rach konsekwentnie będziemy działali, aby zmniejszać liczbę ofiar śmiertelnych. Powiem w tej sprawie jeszcze jedno zdanie, bowiem budzi to duże kontrowersje – system czy program budowy systemu fotoradarowego, system budowy automatycznego nadzoru nad ruchem został opracowany również przez poprzednie rządy. W 2005 roku w Krajowym Programie Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego Gambit na lata 2005 – 2013 wpisano jako drugi cel kształtowanie bezpiecznych zachowań uczestników ruchu drogowego m.in. poprzez walkę z prędkością jazdy. To było za rządów SLD. W 2006 roku minister transportu Jerzy Polaczek zapisał kwotę 54 mln euro na budowę systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, w tym fotoradarów w ramach Programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko", to jest to, co zrealizowaliśmy.

Prosiłbym, aby przynajmniej uczciwie i rzetelnie, zwłaszcza jako członkowie Komisji Infrastruktury, posłowie wzięli odpowiedzialność za swoje przeszłe decyzje i z otwartą przyłbicą – to jest tego warte – stoczyli bój o to, aby na drogach było mniej ofiar śmiertelnych. Nie mogę narzekać na wsparcie Komisji Infrastruktury w tym względzie, to jest raczej uwaga do nierzetelności i niekompetencji wnioskodawców.

Jeśli chodzi o łupienie kierowców – ten zarzut, że program fotoradarów ma służyć tylko dochodom budżetu państwa, to poprzez moje uzgodnienie z Ministrem Finansów, dzięki pracy posłów Platformy Obywatelskiej, za którą dziękuję, do laski marszałkowskiej został skierowany projekt ustawy, który zakłada przekierowanie wszystkich dochodów z fotoradarów – mandatów – do Krajowego Funduszu Drogowego. Raz na zawsze unieważniliśmy ten absurdalny zarzut podnoszony między innymi przez wnioskodawców, iż naszym celem jest zasilenie budżetu państwa. Wszystkie dochody z mandatów z fotoradarów będą skierowane na budowę dróg. Liczę na to, że tych posłów, którzy są wyjątkowo oporni przy płaceniu mandatów z fotoradarów w końcu przekonamy, aby nie zawstydzali Wysokiej Izby i rzetelnie płacili mandaty.

Głos z sali:

Mów o sobie.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Pan minister też będzie płacił?

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Oczywiście, jeśli tylko zdarzy mi się mandat z fotoradaru, będę płacił.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Proszę przyrzec, że za te przekroczenia też pan zapłaci.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Tadeusz Jarmuziewicz:

Przyszłe, przeszłe?

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Lotnictwo – lotnisko w Modlinie. „W gestii ministra transportu, budownictwa i budowy dróg jest 30% udziałów. Od 2,5 miesiąca lotnisko nie działa i minister nic w tej kwestii nie robi". Minister nie posiada udziałów w spółce Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin Spółka z o.o. Udziały w spółce w wysokości 30,39% posiada przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze. Działania podejmowane przez PPL wynikają z nadzoru właścicielskiego zgodnie z ustawą z dnia 15 września 2000 – Kodeks spółek handlowych. Rada nadzorcza spółki wyznaczyła zespół, który w oparciu o ekspertyzy bada przyczyny zaistniałej sytuacji. Priorytetem jest przywrócenie lotnisku pełni zdolności operacyjnej poprzez naprawę drogi startowej zgodnie z obowiązującymi normami. To co było w zakresie obowiązków ministra właściwego dla transportu to pełne przejęcie ruchu lotniczego z Modlina przez Port Lotniczy im. Fryderyka Chopina i pełne zabezpieczenie usług pasażerskich i pasażerów w tym obszarze. To co można było zrobić w tym względzie poza oddziaływaniem formalnym zostało wykonane.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie wyczerpałem listę zarzutów prezentowanych przez panie i panów posłów podpisanych pod wnioskiem o wotum nieufności dla mnie, jako ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. Jeszcze raz

dziękuję za możliwość odniesienia się do tych zarzutów. Liczę na rzetelną debatę na sali plenarnej. Wszystkim moim współpracownikom dziękuję za zaangażowanie i ciężką pracę i to, że mimo różnego rodzaju przeciwności udaje nam się zmieniać polską infrastrukturę. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dziękuję bardzo. Proszę teraz o zgłoszenia do dyskusji ze strony pań i panów posłów. Zapisuję posłowie – Tchórzewski, Adamczyk, Szmit. Do pana posła Jakiego mam taką prośbę – ponieważ będzie miał pan możliwość podsumowania dyskusji jako poseł wnioskodawca, czy mógłby pan wypowiedzieć się na zakończenie, czy chce pan zabrać głos kilkakrotnie w dyskusji? Proszę, panie pośle.

Poseł Patryk Jaki (SP) – spoza składu Komisji:
Mogę wypowiedzieć się na zakończenie dyskusji.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Dobrze. Rozpoczynamy – głos ma pan poseł Szmit. Czy są inne zgłoszenia? Pan poseł Rzońca. Kto jeszcze? Proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):
Chciałbym zgłosić wniosek formalny.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):
Jeśli w chwili obecnej nie ma innych zgłoszeń wnioskuję o zamknięcie listy mówców, aby nie wzbudzać nieustannych polemik. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):
Powtórzę zgłoszenia – pan poseł Szmit, pan poseł Adamczyk, pan poseł Tchórzewski, pan poseł Rzońca, pan poseł Żmijan. Czy są inne zgłoszenia? Nie słyszę. Czy jest sprzeciw wobec propozycji zamknięcia listy? Nie ma sprzeciwu, na tym zamykamy listę osób zgłoszonych do udziału w dyskusji. Proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):
Panie przewodniczący, szanowne prezydium, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni goście, chciałem przedstawić kilka punktów, które nie świadczą dobrze o funkcjonowaniu pana ministra oraz podległych mu służb. Wypowiedź rozpocznę od punktu pierwszego. Trybunał Konstytucyjny zakwestionował, uznał za nieważną w całości ustawę o przedłużeniu terminu obowiązywania specustawy przedłużającej możliwość budowania w nowych specyficznych warunkach 15 obiektów związanych z infrastrukturą na Euro. Trudno przypisać tę porażkę komu innemu – pan parł panie ministrze w kierunku tych rozwiązań, Trybunał Konstytucyjny je zakwestionował. Myślę, że nie odniósł się pan do konsekwencji, jakie wywoła orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego w tej sprawie. Od kilku miesięcy prowadzone są prace na tych obiektach na podstawie ustawy, którą Trybunał zakwestionował.

Druga sprawa dotyczy Komisji Europejskiej i listu, który wstrzymał wypłatę 3,5 mld zł na budowę dróg. Rzeczywiście przedstawił pan w sposób obszerny sprawę, ale nie uczynił pan jednego i myślę, że to kwestia zasadnicza – nie ujawnił pan treści listu, który przekazała dla rządu polskiego Komisja Europejska. Myślę, że jego treść byłaby bardzo interesująca dla opinii publicznej w Polsce. Być może okazałoby się, że nie chodzi tylko o domniemane zmowy cenowe, a szereg innych problemów, które Komisja Europejska dostrzegła w trakcie budowy dróg w Polsce. Mam nadzieję, że pan minister ujawni treść tego listu oraz treść odpowiedzi, jaka została wystosowana, oraz że negocjacje w sprawie cofnięcia sankcji będą jawne dla opinii publicznej. Umożliwi to przed rozpoczęciem wydawania pieniędzy, że nie powtórzy się błędów – jesteśmy przed realizacją nowej perspektywy na lata 2014-2020 – których aktualnie skutki odczuwamy. Proszę nie bagatelizować tej kwestii, bo sprawa jest poważna. Jeżeli tak drastyczne decyzje zostały podjęte, to nie możemy mówić, że w zasadzie nic się nie stało i gramy dalej. Wynikało to z czyichś

decyzji, zaniedbań. Mówienie o tym, że wszyscy dobrze o tym wiedzieli nie jest do końca prawdą. Sądząc po reakcji pana i pani minister Bieńkowskiej nie było to powszechnie wiadome.

Następna sprawa dotyczy orzeczenia Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości, który stwierdził niezgodność z prawem unijnym uregulowań, zmian w prawie zamówień publicznych. Zostały one spowodowane sytuacją dróg, kłopotami z wyłanianiem wykonawców, bankructwami i wszystkimi sytuacjami, które omawialiśmy. Zaproponowane zostały zmiany, które miały dopomóc wykluczaniu wykonawców z przetargów. Te zmiany w prawie zamówień publicznych były niezgodne z prawem europejskim, co zostało poddane jednoznacznej ocenie. Niestety z tej decyzji nie wyciągnięto wniosków.

Kolejna kwestia dotyczy spójności komunikacyjnej Polski. Te deklaracje padały w *exposé* pana premiera. Pan również często odwoływał się do tej sprawy. To chyba najistotniejszy cel, jaki powinni stawiać sobie ci, którzy odpowiadają za budowę i modernizację dróg w Polsce… Panie przewodniczący, ja mogę mówić dalej, ale prosiłbym o uspokojenie sali…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

No to niech pan mówi dalej.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Dobrze, rozumiem, że mam się nie przejmować i…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Myślę, że sala… Przepraszam. Wszyscy tu obecni proszeni są o zwracanie uwagi na wypowiedzi panów i pań posłów.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Sprawa spójności komunikacyjnej – to pan, panie ministrze podjął decyzję o rezygnacji i odstąpieniu od budowy 15 obwodnic miast, które bardzo na to oczekiwały. To była pana decyzja i pan twierdził, że bierze za to pełnię odpowiedzialności, gdyż taka jest potrzeba. Jakoś dziwnie wycofuje się pan z budowy, czy modernizacji drogi S11. Kilka dni temu rozmawialiśmy na ten temat podczas obrad Komisji Infrastruktury. To jest droga łącząca Śląsk z wybrzeżem w kierunku na Koszalin przez Poznań. Chodzi również o drogi: S19 Białystok – Rzeszów, S16 Augustów – Grudziądz, która ma fundamentalne znaczenie dla północnowschodniej polski i województwa warmińsko-mazurskiego. To za pana rządów zapadały decyzje dotyczące rezygnacji z modernizacji tej jakże ważnej arterii, jaką ma być Via Baltica łącząca Polskę z Litwą. W sprawie Rail Baltica zapadają podobne decyzje, mam nadzieję, iż nie będą ostateczne, aby z tych inwestycji polski rząd i służby się wycofały, a przynajmniej odkładały to w nieokreśloną przyszłość.

Krajowy Fundusz Drogowy – jego dzisiejsze zadłużenie wynosi około 50 mld zł. Rozumiem, że plan, który pan przedstawił, dotyczący oddłużenia go dzięki wzmożonej akcji mandatowej, jest ciekawym pomysłem. Czy oznacza to, że w najbliższych latach planuje pan ściągnąć 50 mld zł z mandatów? Innego pomysłu na oddłużenie Krajowego Funduszu Drogowego pan nie przedstawił. Przypomnę, że w stosunku do roku ubiegłego Krajowy Fundusz Drogowy, czyli główne źródło finansowania modernizacji dróg krajowych i autostrad w Polsce dysponuje środkami mniejszymi o 10 mld zł. Jeżeli będziemy w tym tempie ograniczali nakłady na drogi, to myślę, że również plany modernizacji budowy dróg mają niewielkie szanse na realizację.

Następna kwestia to sposób pobierania opłat w systemie viaTOLL. Przyjęty plan, który zakłada, że przedsiębiorcy będą niejako zaliczkowali swoje wydatki, a następnie będą drakońsko karani jeśli przekroczą wcześniej wpłacone kwoty prawdopodobnie ma również metodą fiskalną, drastycznych kar nękać ludzi, a nie wprowadzić ład komunikacyjny. Składane były obietnice, iż nie będą pobierane opłaty od tych osób czy przedsiębiorców, którzy będą podróżowali w ramach korzystania z obwodnic miast. To jest wielokrotnie poruszany problem, jaki ma miejsce na Śląsku – dlaczego mieszkańcy tego rejonu, którzy korzystają w ramach normalnego ruchu wewnątrz województwa mają za to płacić?

Panie ministrze, kolejnym problemem jest sposób wprowadzenia nowych egzaminów na prawo jazdy. Praca na temat tej ustawy trwała kilka lat. Wreszcie powstał kształt ustawy, następnie była ona jeszcze nowelizowana i jeszcze będziemy ją w najbliższym czasie nowelizowali ponownie. Tak wygląda sytuacja. To, co się działo i dalej dzieje się jeśli chodzi o zdawanie egzaminów i testy, nowy pomysł na przeprowadzanie egzaminów wprowadził kompletny chaos. Obecnie mamy bardzo wiele problemów w tym zakresie. Nawet pan minister Jarmuziewicz zdecydował się na zgłoszenie do prokuratury spraw związanych z zakupem przez wojewódzkie ośrodki ruchu drogowego pakietów testów od takiej czy innej firmy. Widocznie nastąpiły jakieś poważne problemy, które zostały dostrzeżone również przez pana służby, za co im chwała. Dlaczego wprowadza się rozwiązania, które prowokują do takich sytuacji?

Szanowny panie ministrze, jeszcze mam do powiedzenia kilka słów na temat kolei. Mamy plan, który znamy. Zakłada on komunikowanie wielkich miast, aglomeracji pomiędzy sobą. Mniejsze, biedniejsze miasta na peryferiach niestety muszą liczyć się, w myśl pana decyzji, że będą z tras kolejowych eliminowane. To pewnie kuriozalny przypadek z mojego województwa warmińsko-mazurskiego, gdzie zapadła decyzja o zamknięciu linii Ełk – Szczytno. To jeden z niewielu obiektów konkretnie wymienionych w strategii województwa warmińsko-mazurskiego, które miały umożliwić komunikację do lotniska w Szymanach. Okazało się, że ta linia będzie zamknięta. Podobnie linia Ełk – Olecko, która w ostatnich latach była bardzo poważnie zmodernizowana i mogą na niej obecnie jeździć pociągi z prędkością do 90 km/h.

Szanowni państwo, panie ministrze, panie przewodniczący, myślę, że wniosek, który został tu przedstawiony jest w pełni uzasadniony i głosowanie nad nim pokaże, kto z nas rzeczywiście chce głębokich i pozytywnych zmian w funkcjonowaniu ministerstwa, a kto chce aby te wszystkie negatywne zmiany, o których mówiliśmy trwały niezmiennie i pogłębiały się. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję panu. Pan przewodniczący Tchórzewski ma głos.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Skupię się trochę na sprawach kolejowych, panie ministrze. Przyjęta przez resort transportu strategia, która w momencie podejmowania zakładała relacje 20 do 80% ogólnie rozdysponowanych środków na transport gruntowy w relacji kolej – drogi, wydaje się, że na samym początku była błędna. Jeżeli w funduszach gminnych przyjęto, że 20 mld z funduszy Programu operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko" przeznaczonych będzie na cały okres – to było to mniej niż w jednym roku na drogi. Rocznie przeznaczano na nie 30 mln zł – przepraszam za pomyłkę. Przeznaczono 20 mln zł na kolej na cały okres akcesyjny, a rocznie na drogi poszło około 30 mld zł. Fakt jest taki, że do końca roku 2012 w relacji drogi – kolej wydano na nią niewiele ponad 15% środków.

Kwestia jest taka – nastawienie pod każdym względem na drogownictwo, które miało uzdrowić finansowanie dróg, spowodowało, że w zakresie gwarancji bankowych i zapewnienia środków na realizację nawet tych inwestycji, które były możliwe, Minister Finansów nie udzielał gwarancji. Nie było możliwości – można powiedzieć, że kolej jest częściowo budżetowa, bo dotowana przez państwo – w całym okresie na kolei, aby z wyprzedzeniem przygotowywać prace, dokumentacje. Wiadomo, że koszt dokumentacji stanowi od 10 do 15% przygotowania całości inwestycji. Kolej w tej dziedzinie niestety musiała się „ślizgać". Cały rząd nastawiony był w tym kierunku, aby z koleją nie działo się wiele.

Kolejna sprawa, która była z tym związana – co powodowało, iż kolej nie była w stanie rozpocząć wielu zadań? Stale proszono o gwarancje kredytowe Ministra Finansów i ich nie uzyskiwano. Pan minister odpowiada za jeden z najważniejszych resortów, jeśli chodzi o obsługę ludności w Polsce, a z drugiej strony słabo radzi pan sobie w rządzie w zakresie pozyskiwania odpowiednich decyzji ze strony resortu finansów. Inne resorty na rzeczy mniej ważne zdobywają środki skuteczniej. Tak to wygląda i nie wszyscy jesteśmy z tego zadowoleni.

Omówię teraz kwestię specyficzną. Resort zwraca się za pośrednictwem Ministerstwa Rozwoju Regionalnego o przesunięcie na drogi 1,2 mld euro, czyli prawie 5 mld zł z tej już i tak małej kupki – ¼ tego, co było przypisane ze środków Unii Europejskiej na kolej. Decyzja o tym przesunięciu nastąpiła ponad dwa lata temu, skierowano wniosek do Komisji Europejskiej. Instrukcje Komisji Europejskiej są następujące – we wszystkich państwach Unii Europejskiej dążyć do relacji – 60% wydatków na drogi oraz 40% wydatków na kolej w zakresie wydatków ze środków publicznych. Chodzi o to, aby rozwiązywać problemy, które oni już przeszli, a u nas się nawarstwiają. Nakłady na drogi nie rozwiążą problemu koncentracji, która z powodu polityki rządu skierowana jest na 10 głównych ośrodków w kraju. Jeśli nie przebuduje się węzłów kolejowych, nie przebuduje torów, torów wjazdowych do tych dużych ośrodków, aby dowieźć ludzi do pracy, problem się utrzyma. Polska bez względu na stan dróg, jeśli chodzi o duże ośrodki jest zatkana i nie gwarantuje samochodowego i autobusowego punktualnego dojazdu do pracy. Jedynym środkiem transportu, który gwarantuje w miarę punktualny dojazd do pracy jest kolej oraz podmiejska kolej regionalna.

Spoglądając na problem pod kątem rozłożenia ciężaru realizacji zadań i inwestycji, strategia była błędna nie tylko w odniesieniu do małych ośrodków. Brakowało zrozumienia ze strony Ministra Finansów – przyjęcia i zgody na całkiem inną politykę rządu w tej dziedzinie. W końcowym efekcie, zamiast przygotowywać taki wniosek w trakcie tych dwóch lat i wywalczyć od Ministra Finansów trochę gwarancji kredytowych, aby PLK mogła zająć się tymi inwestycjami, czekano prawie dwa lata, a teraz jest problem, na skutek błędnej oceny ministerstwa oraz reakcji na to Komisji Europejskiej. Wiadomo było, że są takie wytyczne – przyszła odpowiedź, że nie. Spowodowało to zator i istnieje realna groźba, że miliardy złotych na inwestycje kolejowe mogą być niewykorzystane. To karygodne zaniedbanie. Była pełna świadomość i wiedza odnośnie do tego, że tych pieniędzy i zgody na ich wykorzystanie nie będzie.

Muszę zwrócić uwagę na pewien fakt, panie ministrze. Rok temu w marcu pozwoliłem sobie po rozmowie z urzędnikami Komisji Europejskiej, gdy uzyskałem informacje, że decyzja odmowna Komisji Europejskiej jest przygotowywana, poinformować o tym zarówno przedstawicieli resortu i media. Przekazałem informację, iż decyzja Komisji Europejskiej będzie na nie. Otwarcie powiedziałem, że taka jest decyzja. Pana resort oraz pan w jednym z wywiadów a także minister Bieńkowska zdecydowanie udzielili odpowiedzi, że to nie jest prawda i wprowadzam ludzi w błąd. Uprzedzałem tylko, że warto się przygotować. Nie sprawdziliście czy powiedziałem prawdę czy nie i nie zadaliście tego pytania Komisji Europejskiej. Nikt nie pofatygował się, aby sprawdzić jak to tam przebiega. Po pół roku, czy po 8 miesiącach od mojej diagnozy okazało się, że odpowiedź jest na nie. W takiej sytuacji jest to karygodne zaniedbanie pana i pana resortu.

Dlaczego nikt nie pofatygował się ze mną porozmawiać, z jakiego powodu głoszę takie tezy, że pozyskałem informacje od Komisji Europejskiej? Nie zapytano mnie, abym wytłumaczył, z kim rozmawiałem, do kogo dzwoniłem, z kim się spotkałem, aby pozyskać tę informację. Chciałem dysponować tymi informacjami, bo od dawna interesuję się koleją, jako były kolejarz. Chciałem wiedzieć czy Komisja Europejska zgadza się na to przesunięcie, czy nie. Panie ministrze, gdy mówimy o 5 mld zł, gdzie miesiące decydują o tym, czy będziemy mogli je wykorzystać czy nie, a ja powołuję się na informacje pozyskane z Komisji Europejskiej, że nie będzie można tych środków wykorzystać, a wy mówicie „nie bo nie" i nikt się nie pofatyguje się do mnie, aby mnie zapytać skąd pozyskałem te informacje i sprawdzić czy to prawda, to nie jest dobrze.

Wszystko było w dobrym interesie ministerstwa i w dobrej wierze, bo mogłem powiedzieć „a będzie figa i nie zdążycie wykorzystać środków". Nie czekałem, aby powiedzieć, że ja wiedziałem o tym już od pół roku a wy nie potrafiliście zdobyć takiej informacji. Przecież obowiązkiem resortu jest stały kontakt z Komisją Europejską i wiedza o tym, co tam się dzieje. W takiej sytuacji dementowanie mojej wypowiedzi i brak kontaktu z którąkolwiek ze stron, robienie sobie „podśmiechówek" w zakresie stanowisk medialnych, jest złe. Ta jedna sprawa wystarczy, aby powiedzieć, że to ignorowanie opinii, niedbałość, brak odpowiedzialności za to, co się robi. Nie będę elaborował dłużej na inne tematy, gdyż są obszerne, ale chciałem zaznaczyć istnienie tego wątku. Zrobiono to tylko

po to, aby okazać lekceważenie opozycji bez względu na to, czy podchodzi z odpowiednią dbałością i starannością do niektórych spraw. Do nas wszystkich należy odpowiedzialność za państwo. Gdy chodzi o to, co dzieje się w naszym państwie, co nasi obywatele i nasz kraj pozyskują, to każda strona jest odpowiedzialna. Jeśli opozycja przyczyni się do strat, to jest to duża odpowiedzialność polityczna, ale szczególnie obwiniani będą rządzący, bo to oni podejmują decyzje. Rządzący nie powinni podejmować takich decyzji.

Z tego tytułu wyrażam ogromne ubolewanie, bo możemy ponieść przez to straty, ale stawiam ten problem również, jako ogromny zarzut w stosunku do tego co dzieje się w resorcie pod pana kierownictwem. W takiej sytuacji – nie mówię, że pan sam powinien informować, bo do kontaktu z posłami nie musi się pan zniżać – ktoś inny mógł na pańskie polecenie, np. wiceminister mógł ze mną porozmawiać i zapytać „skąd panie pośle ma pan takie informacje, skąd pan to wie"? Nie, po co, „opozycja będzie nam takie rzeczy opowiadała". Z tego punktu widzenia uważam, że pan minister zasługuje na poważną naganę w zakresie tego, co dzieje się w resorcie, tym bardziej, iż wiem, że po objęciu przez pana stanowiska resort bardzo nastawił się na PR i reakcje na to, co dzieje się w mediach. Zabrakło nawet tej reakcji, aby dowiedzieć się, skąd biorą się tego typu wypowiedzi. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. Proszę bardzo, głos ma pan przewodniczący Adamczyk.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, państwo ministrowie, panie i panowie posłowie, szanowni goście. W dniu dzisiejszym trwa debata nad wnioskiem o wotum nieufności dla ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej. W dniu wczorajszym odbyło się posiedzenie Komisji Infrastruktury zwołane w trybie nadzwyczajnym zgodnie z art. 152 związane z realizacją inwestycji drogowych. Wyznaczyliśmy temat posiedzenia – stan realizacji inwestycji drogowych na przykładzie inwestycji realizowanych w ramach budowy autostrady A1 na całym jej odcinku. Tak jak powiedziałem panu jeszcze przed rozpoczęciem posiedzenia Komisji żałuję, że nie było pana wczoraj podczas tamtego posiedzenia. Rozumiem – unika pan przykrych dla siebie sytuacji. Sytuacji, w których trzeba odpowiedzieć na zasadnicze, bardzo konkretne pytania. Takie pytania i problemy wczoraj były podejmowane. Nie było pana, ani dyrektora generalnego Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Posiłkowaliście się swoimi zastępcami. Wczorajsze posiedzenie kojarzyło mi się z jednym – z zasadą „cywile przed czołgi". Tak się nie robi panie ministrze.

Gdy trwa debata nad istotnymi problemami związanymi z pana obszarem kompetencji pan w tej debacie powinien uczestniczyć. Rozumiem, że może pan sobie średnio ważyć to, co mówią posłowie. Jeżeli jednak przychodzą przedstawiciele środowisk, podczas posiedzenia Komisji wypowiadają się ludzie z branży – warto ich posłuchać. Warto dowiedzieć się, co mają do powiedzenia. Przykład autostrady A1 jak w soczewce skupia ignorancję i indolencję ministra transportu i jego służb. Mówię ministra transportu – bo ponosi pan odpowiedzialność za wszystkie osoby, które reprezentują w dniu dzisiejszym podległe panu instytucje. Gdy widzieliśmy w telewizji Polsat przed miesiącem przykłady inwestycji autostrady A1 – miejsce obsługi podróżnych, gdzie metr powierzchni użytkowej toalet w cenie netto to około 7 tys. zł, budynku administracyjnego miejsc obsługi podróżnych to 9 do 11 tys. zł netto, co daje droższe koszty powierzchni niż wynosi średnia cen mieszkań w Warszawie czy Krakowie. To świadczy o braku kontroli nad kosztami realizowanych inwestycji. Nie mówimy tu o konkretnych przypadkach z pogranicza kryminału. Mówimy o systemie, który nie funkcjonuje, o systemie, który pan akceptuje, na który pan się zgadza, pomimo że wielokrotnie parlament zwracał panu na to uwagę.

W ciągu autostrady A1 most autostradowy MA532 to pomnik ignorancji, poprzedniego i obecnego rządu, realizacji inwestycji drogowych w Polsce zgodnie z procedurami i dobrą praktyką oraz zdrowym rozsądkiem. Od 2009 roku na budowie autostrady A1 Świerklany – Gorzyczki tzw. przepychanki związane tym wiaduktem autostradowym. Przypomnę, że jest to płyta niepodparta, zawieszona o długości około 400 metrów, szerokości 40 metrów zrobiona z żelbetu, zawieszona na trzech pylonach. To rozwiązanie

konstrukcyjne, którego nie ma podobnego na świecie. Ta płyta żelbetowa jest poprowadzona po łuku. Konstruktorzy mogą powiedzieć, w jaki sposób rozkładają się w niej różnorakie siły w sposób dotychczas nieujarzmiony jeśli chodzi o konstrukcję mostów. Główny wykonawca inwestycji wnosił do zamawiającego o zmianę projektu. Inwestor, czyli Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad nie wyraziła na to zgody. W tym projekcie, panie ministrze, utopiono około 140 mln zł – to około 29-30 mln euro. Wiele jeszcze będzie trzeba dołożyć do tego projektu. Ten obiekt powoduje, że kilkudziesięciokilometrowy odcinek ukończonej już autostrady nie może być włączony do ruchu. Panie ministrze pan…

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Jest włączony do ruchu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Czyli most MA532 jest przejezdny?

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Mostu nie ma, ale autostrada poza mostem jest czynna. Niech się pan przejedzie i sprawdzi, a nie wygaduje takie głupoty.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, proszę nie imputować mi mówienia głupot. Ten odcinek autostrady Świerklany – Gorzyczki na całej długości nie jest przejezdny. Doprecyzujmy moją wypowiedź w ten sposób. Gdy podległa panu Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad wydała około 320 tys. zł na ekspertyzę dotyczącą tego wiaduktu w latach 2009-2010 zamawiając ją u profesora Flagi, wyniki tej ekspertyzy utajniła. Potraktowano parlamentarzystów jak chłystków, bo odmówiono im dostępu do tej ekspertyzy. Jak chłystków panie dyrektorze, bo odmówiono im po pisemnej prośbie dostępu do wyników ekspertyzy profesora Flagi. Dopiero profesor Flaga zeznając w sądzie, gdzie toczy się spór powiedział wyraźnie, że „konstrukcja jest bardzo odważna, to nietypowy obiekt o bardzo dużej szerokości, największy na świecie, nie ma w literaturze przykładów opisu tego typu obiektów”.

Wiemy, do czego służy tenże wiadukt? On jest przerzucony nad wąwozikiem, którym płynie potok o szerokości jednego metra, który prawdopodobnie obecnie już został okiełznany rurą przepustową. Jeszcze raz powiem– jak w soczewce widać tu ignorancję w realizacji inwestycji drogowych. Korzystam z faktu, że mamy więcej czasu – dziś roszczenia wykonawców w stosunku do GDDKiA wynoszą około 6 mld zł. Przyjęło się oceniać, że około 40% tych roszczeń zostanie uwzględnione. To 2,5 mld zł z budżetu państwa, tyle to kosztuje na dzień dzisiejszy ignorancja w zakresie inwestycji drogowych, ile te koszty wyniosą na koniec, tego nie wiemy.

Mówi pan o dobrej sytuacji w mieszkalnictwie panie przewodniczący. Ona faktycznie jest niezmiernie interesująca, ale nie jest dobra, jest dramatyczna. Może się pan wyśmiewać, że ktoś proponuje, podpowiada różnym liderom politycznym głupoty. Dobrze byłoby wiedzieć, zagłębić się w rocznik statystyczny. Jeżeli uważa pan, że produkcja budowlana ma się w Polsce bardzo dobrze, to ile sprzedano i wyprodukowano cementu? To jest wskaźnik, który pokazuje kondycję polskiego budownictwa. Jeśli pan nie wie, to panu powiem – w 2011 roku wyprodukowano i sprzedano 19 mln ton cementu. W 2012 roku było to już 16 mln ton cementu. To drastyczny spadek sprzedaży. Jeśli porównamy grudzień do grudnia to w 2011 roku w grudniu sprzedano na rynku ponad 1 mln ton cementu, a w grudniu 2012 roku 480 tys. ton. To mniej niż połowa. Świadczy to o tym, że w pracach konstrukcyjnych, tych które odłożą się na kondycji polskiego budownictwa za rok, czy za półtorej roku mamy realny spadek kondycji polskiego budownictwa powyżej 50%. Powinien pan o tym wiedzieć i brać to pod uwagę.

Panie ministrze, w dniu dzisiejszym trwa posiedzenie Komisji Infrastruktury, która rozważa wniosek o wotum nieufności zgłoszony przez jeden z Klubów Parlamentarnych – Solidarną Polskę. Panie ministrze, powinien podziękować pan swoim kolegom politycznym, Komisji Infrastruktury, że w dniu dzisiejszym zostało zwołane to zebranie w czasie, w którym w Sejmie trwa debata na temat LOT. To pan, obok Ministra Skarbu Państwa powinien odpowiadać na pytania dotyczące LOT. Niech się pan nie uśmiecha.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Coś się panu pomyliło.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pan doskonale wie, że po części odpowiada pan za tę sytuację. Minister transportu odpowiada po części za kondycję LOT. Odpowiada pan, dlatego iż nie dostrzegł pan wszystkich problemów, które miały miejsce w polskiej przestrzeni transportu lotniczego w 2012 roku. Nie dostrzegł pan tego, co może być skutkiem działalności OLT. Nie wymógł pan na Urzędzie Lotnictwa Cywilnego realizacji jego kardynalnych obowiązków. To poskutkowało tym, o czym pan wspomniał w dniu dzisiejszym – sprzedawano setki tysięcy biletów lotniczych ze świadomością, że ci, którzy kupili te bilety nie skorzystają z usług tych linii lotniczych. Panie ministrze, pan jako jeden z niewielu doskonale wiedział o tym, że skończy się działalność OLT. Na lotnisku w Gdańsku w pewnym momencie zabrakło już ciągników, które przesuwają samoloty i politycy Platformy Obywatelskiej na powrozach ciągali samoloty po płycie lotniska. Oczywiście robili to *pro publico* i *non profit* – sprawdziliśmy oświadczenia majątkowe i nie wykazali żadnych dochodów z tytułu zatrudniania się przy ciąganiu samolotów na powrozach po płycie lotniska. Doskonale wiedział pan, że ta bańka mydlana musi pęknąć i nic pan nie zrobił w tej sprawie.

Panie ministrze w dniu dzisiejszym znosi pan cierpliwie krytykę podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury. Powinien pan wraz z ministrem Budzanowskim zasiadać w ławie rządowej na sali posiedzeń i uczestniczyć w debacie na temat sytuacji w LOT. Pana tam nie ma. Pan poseł Jerzy Szmit wspomniał – mogła panu umknąć ta informacja, bo szum był spory – nowelizację ustawy o Euro 2012. To jest porażka pańskiego resortu, która odłoży się dramatycznie na inwestycjach między innymi samorządu. To pan 24 lipca 2012 podczas posiedzenia Komisji Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki rekomendował parlamentowi – oczywiście robił to pan minister Jankowski w pana imieniu – Sejmowi poselską nowelizację ustawy o Euro 2012. W dniu dzisiejszym ta nowelizacja „wystrzeliła w kosmos”. Mamy sytuację bez precedensu. Realizowane i przygotowywane są inwestycje, które nie mają odniesienia do żadnych normatywów ustawowych. Myślę, że odpowie za to pan wcześniej czy później panie ministrze.

Jeżeli mówi pan o fotoradarach, to przeczy pan sam sobie. Pan się w tym wszystkim pogubił panie ministrze. Mówił pan w dniu dzisiejszym, że fotoradary to tylko fragment działalności poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Jeszcze niedawno mówił pan, że kierowcy przekraczający prędkość – pan i premier tego rządu również – są tymi, którzy w głównej mierze doprowadzają do tragedii na drogach. Powinien pan wiedzieć jedno – tę informację znajdzie pan na stronach internetowych Komendy Głównej Policji – nadmierna prędkość jest przyczyną 28% wypadków drogowych w Polsce. Według raportu NIK – po raz kolejny pokażę panu ten graf – przede wszystkim powodem wypadków jest zły stan infrastruktury drogowej. To jest graf z raportu NIK.

Proszę mi odpowiedzieć na pytanie panie ministrze, kto według pana powinien podjąć jakiekolwiek działania i zareagować w związku z brakiem nadzoru nad realizacją inwestycji rozbudowa portu w Modlinie? Tam sprawa jest niezmiernie prosta. Fragment pasa startowego – jego początek oraz koniec, a w środku jest pas… Zarówno jedna i druga dobudowa – 1 i 3 odcinek pasa startowego tak naprawdę nadają się do wymiany. Proszę mi powiedzieć – niech pan odpowie Komisji – kto powinien zareagować, jeśli PPL ma bez mała 31% udziałów, Agencja Mienia Wojskowego ma 34% w porcie lotniczym w Modlinie – może powinien to być minister wojny? Dlaczego w sytuacji, w której będzie trzeba prawdopodobnie rozebrać 2/3 pasa startowego nie ma właściciela? Tak jak mówią Węgrzy „*nem tudom nemte”*, nic nie wiem, nic nie słyszę, nic od mnie nie dociera.

Gdy otwierano port w Modlinie, to wszyscy prężyliście tam piersi do orderu, prześcigaliście się w tym, czyj jest to sukces – czy ministrów, samorządów. Wszyscy chcieli odpowiadać za ten sukces. Obecnie nikt nie ma odwagi odpowiedzieć czyja to jest porażka? Panie ministrze tych porażek jest bardzo dużo. Zdaje pan sobie z tego, że nie możemy głosować inaczej, aniżeli każe nam sumienie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Powiem tylko dwa słowa wyjaśnienia. Pierwsza sprawa dotyczy LOT i PPL. Doskonale wiedzą państwo o tym, że LOT zawsze był w kompetencjach Komisji Skarbu Państwa. Nigdy Komisja Infrastruktury nie zajmowała się w sposób kierunkowy tym przedsiębiorstwem. Inna jest sytuacja PPL. Mamy go w swoich kompetencjach i odbyło się posiedzenie Komisji w tym tygodniu w siedzibie PPL. Myślę, że było bardzo udane i pokazało sukcesy tej firmy.

Druga kwestia dotyczy fotoradarów, bo trzeba „odkłamać" pewien fakt. Rząd Jarosława Kaczyńskiego wpisał to jako jedno z głównych zadań – realizację programu fotoradarowego. Proszę o tym nie zapominać. Pan poseł Tchórzewski, który siedzi koło mnie był sprawozdawcą tej ustawy. To nie jest tak, że tylko my chcieliśmy wprowadzenia tych rozwiązań. Te rozwiązania dotyczą bezpieczeństwa i należy wyraźnie powiedzieć, że cała izba przyjęła je wspólnie. Przestańcie robić z tego sytuację, w której ta decyzja jest ukierunkowana tylko na obecnie sprawujących władzę. Bezpieczeństwo na drogach jest ważne i fotoradary muszą być stawiane, oczywiście we właściwych miejscach.

Proszę bardzo, głos ma pan poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo nie będę zabierał czasu i odnosił się do przedstawionych zarzutów. Do nich bardzo szczegółowo i przekonująco odniósł się pan minister. Zarzuty skierowane pod adresem ministra są w znacznej części chybione. Nie są skierowane pod właściwym adresem. Przed chwilą pan przewodniczący Rynasiewicz wyjaśnił kwestię odpowiedzialności za transport lotniczy. Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej odpowiada za infrastrukturę. Ta część infrastruktury ma się dobrze i plany jej użytkowania są bardzo dobre, o czym mogliśmy przekonać się przedwczoraj podczas posiedzenia Komisji. Jeżeli chodzi o operatorów na infrastrukturze lotniska, to właściwym adresem jest Minister Skarbu Państwa, a nie Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Po drugie ten wniosek jest stanowczo przedwczesny. Gdyby państwo dali szansę ministrowi – część zarzutów po prostu jest przedwczesna. Budowa dróg i autostrad to nie jest zakup towarów w sklepie lub hurtowni. To proces budowlany, to musi trwać i trwa. Przy okazji, jeśli państwo zarzucają Generalnemu Dyrektorowi, że przesuwa terminy, to z czegoś to wynika. Czy Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad ma kompetencje, aby ograniczyć swobodę zachowania oferentów, którzy ubiegają się o zadania? Przecież jasne jest, że są odwołania, sprawy są kierowane do sądu. To trwa. To, że zdarzyła się powódź, o czym rozmawialiśmy podczas posiedzenia Komisji poświęconemu sprawie autostrad i dróg krajowych, to również wina ministra i powód do składania wniosku o wotum nieufności? Adres jest niewłaściwy ponownie.

Mówicie państwo o złożonych obietnicach – dajcie szansę ministrowi, a będą zrealizowane. Wiemy to wszyscy w Komisji Infrastruktury, że te procesy zachodzą i będą wieńczone sukcesem. Niektóre terminy zostały przesunięte, ale z przyczyn obiektywnych. Mówią państwo, że budownictwo – ograniczony ten wątek jest w tym wniosku do budownictwa mieszkaniowego – ma się źle. Skończył się Program Rodzina na Swoim. Chcemy wdrożyć i robimy to – nowy Program Mieszkanie dla Młodych. Nie poruszono wcale kwestii zaawansowanych prac, które wyniknęły z zaangażowania resortu budownictwa, transportu i gospodarki morskiej. Chodzi mi o prace nad prawem budowlanym, na które w różnych momentach tak bardzo wszyscy utyskujemy – prawo budowlane w randze kodeksu. Ten proces naprawdę jest zaawansowany. Nie tak dawno uczestniczyliśmy w konsultacjach.

Padło wiele argumentów bardzo cennych – kontra – jeśli chodzi o bezpieczeństwo w ruchu drogowym. Trudno nie zauważyć, że doprowadziliśmy do spadku – z ponad 8147 ofiar rocznie na polskich drogach sprzed 10 lat do mniej niż 4 tys. Wiem, że to również wysoka liczba i najlepiej byłoby, aby to było 0. Staramy się do tego dążyć, także dzięki Automatycznemu Centrum Kontroli nad Ruchem Drogowym i fotoradarom.

Proszę państwa, aby nie przedłużać, wnoszę o negatywne zaopiniowanie wniosku o wotum nieufności dla pana ministra Sławomira Nowaka, z przyczyn które wymieni-

łem. Po pierwsze adres zarzutów jest niewłaściwy, a po drugie wniosek jest przedwczesny. Dajmy szansę panu ministrowi.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję. *Ad vocem* wypowie się pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, *ad vocem* do wypowiedzi pana przewodniczącego Rynasiewicza. Rzeczywiście pracowaliśmy wspólnie nad ustawą fotoradarową. Chodziło o to, aby w terminie wykorzystać środki Unii Europejskiej. Przypomnę państwu, o jakim charakterze ustawy mówiliśmy i jakie miała spełniać zadanie. Po to, aby nie było oponowania ustaliliśmy, że tam gdzie jest zainstalowany fotoradar ma być namalowana na drodze informacja o zmniejszeniu szybkości, aby wyróżnić to miejsce. Mówiliśmy o tym, aby zza krzaków, z pułapki nie polowano na kierowców. Ustaliliśmy nawet, że samochód – w tej ustawie to było zapisane, może nieprecyzyjnie, panowie ministrowie do was mówię, poczekam!

Może zapisane to było nieprecyzyjnie, może była w ustawie jakaś pułapka, ale mówiliśmy o tym, że samochód policyjny nie może polować na kierowców. Mówiliśmy, że jeśli na drogę wyjedzie samochód do pomiaru szybkości, aby ustalać, kto z jaką prędkością jedzie na danym terenie, ma nawet wystawiać przenośną informację o fotoradarze. Tak to było zapisane w intencji ustawy – można te informacje znaleźć w protokołach z przygotowywania treści ustawy. Nie chcieliśmy fiskalizmu, taki był pomysł. Sami państwo krytykowali to, co dzieje się w gminach, że fotoradary służą tylko napędzaniu budżetu gmin. Teraz protestujemy przeciwko temu, aby ta ustawa nie służyła tylko napędzaniu budżetu Skarbu Państwa. Specjalne wyposażenie inspekcji transportu drogowego – jej celem nie jest ściganie kierowców prywatnych. Została powołana do czegoś innego. Samochody! Po to, aby ustawiali się i polowali na kierowców i napędzali lawinę mandatów, aby wyrobić te 20 mld zł kar i grzywien ze strony resortu. To intencją tej ustawy nie było i postaramy się podczas któregoś z posiedzeń Komisji, o zwołanie którego poprosimy, w tej konwencji pokazać, jakie były zamiary ustawodawcze w tej ustawie i jak były rozumiane. Zaskarżenie tej ustawy odbywa się również w taki sposób, że sprawdza się w protokołach Komisji, jakie były intencje ustawodawców w momencie uchwalania ustawy. Nie było intencji fiskalizmu. Walczyliśmy z gminnym fiskalizmem! Dziś tę ustawę wykorzystuje się do fiskalizmu i do tego, aby minister infrastruktury był komornikiem i poborcą dla Ministra Finansów i zgarnął od obywateli 20 mld zł! To jest nie do przyjęcia! Dlatego muszę powiedzieć panie przewodniczący…

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Jakie 20 mld, pan się myli panie pośle.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Wszystkie kary i grzywny mają tyle przynieść. Dlatego zabieram głos w takiej formie, bo nadużył pan intencji tej ustawy. Wspólnie ustalaliśmy, po co była ta ustawa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dlatego jest propozycja i projekt ustawy posłów Platformy Obywatelskiej, aby te kary i grzywny były przeznaczone na Krajowy Fundusz Drogowy. Jesteśmy Komisją Infrastruktury i zadbaliśmy o to wspólnie z panem ministrem Nowakiem. To jest kontynuacja – Platforma Obywatelska i posłowie, którzy tworzyli ten projekt nie zapomnieli o intencji tej ustawy. Proszę bardzo, głos ma pan poseł wnioskodawca.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Przepraszam panie przewodniczący…

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Teraz wystąpienie pana posła, ponieważ nadużywacie panowie instytucji *ad vocem*. Proszę bardzo.

Poseł Patryk Jaki (SP) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze wypowiem się bardzo krótko. Odpowiem tylko na najbardziej rażące sprawy ogólne, a szczegółowo będziemy kontynuowali dyskusję na sali obrad. Po pierwsze panie ministrze bardzo razi pana mentorski ton. Chciałbym panu przypomnieć, że ta Komisja odbywa się w ramach procedur demokratycznych i to Sejm kontroluje pańską działalność, a nie na odwrót. Wspomniał pan również, że nie będzie używał argumentów *ad personam*, a następnie rozpoczął tyradę o głupocie opozycji, braku fachowości, ekspertów i doświadczenia.

Cieszę się, że gdy obejmował pan tę funkcję, to znany był pan jako ekspert do spraw infrastruktury i uważany był pan za osobę niezwykle merytoryczną. Warto – jeśli rozpoczyna pan od słów szacunku do opozycji – samemu przestrzegać tych zasad. Szczytem bezczelności było to, że zaczął zadawać pan pytania o oznaczenia na autostradach. Powiem panu, że jeżdżąc z Opola do Wrocławia sam się zastanawiam czy jadę A4 czy *pitstopem*. Nie wiem czy pan wie, ale na A4 dłużej stoi się w kolejkach niż jedzie tą trasą – tym odcinkiem. Wie pan o tym? A pan pyta o jakieś oznaczenia.

Jeśli chodzi o pana przemówienie, to w mojej ocenie było długie i niemerytoryczne. Dlaczego? Podam przykład. Otrzymał pan proste pytanie na temat tego, dlaczego od 2013 roku pomimo obietnic nie pojawiła się alternatywa dla Programu Rodzina na Swoim. Pan opowiada mi o historii tego programu, o środkach na budownictwo socjalne. Mówił pan przez 27 minut i nie odpowiedział na to pytanie. Dlaczego od początku tego roku nie przedstawił pan alternatywnej propozycji dla Programu Rodzina na Swoim, która oczywiście była niezwykle istotna z punktu widzenia polskiej gospodarki i polskiej rodziny?

Ma pan do nas pretensję, że chcemy pana rozliczać. Proszę mi powiedzieć w takim razie, jeśli my robimy to w zły sposób, to jaki pana zdaniem jest właściwy sposób, jak opozycja może pana rozliczyć? We wszystkich prywatnych firmach, dużych korporacjach zarząd wykonawczy rozlicza się z planu. Nie użyłem żadnego argumentu, który nie byłby związany z planem, jaki sami państwo przedstawili. Mówiliśmy o programie budowy dróg i pokazujemy liczbę w planie i pokazujemy wykonanie. Patrzymy – plan znacząco odbiega od wykonania. Pan ma do nas o to pretensje? Jeśli tak, to z czego mamy pana rozliczać? Zadaję pytanie.

Mówił pan, że wszystkie fotoradary stoją tam, gdzie były śmiertelne wypadki. Bardzo dobrze wiem, gdzie stoją radary w Opolu. Czy chce się pan ze mną założyć, że w miejscach w których stoją niektóre fotoradary nigdy nie było śmiertelnych wypadków? Możemy się o to założyć, o dobrego szampana. Takich przypadków jest więcej, jeśli czytał pan raport Najwyższej Izby Kontroli. Panie ministrze, mówi pan o tym, że korupcja to nie wasza wina, że jesteście ofiarą. Myślę, że pan powinien zadać sobie pytanie, czy władza to tylko zabawa, czy jednak odpowiedzialność? Jeśli odpowiedzialność, to zadam pytanie – kto ponosi odpowiedzialność za skorumpowanych urzędników w Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad? Czy opozycja ma ich monitorować i rozliczać, czy minister który odpowiada za przedmiotowy resort? Skoro tak, to proszę nie zrzucać z siebie odpowiedzialności.

Kolejne pytanie – kto odpowiada za monitoring prac wykonawców, których wybraliście? Po co z ramienia inwestora utworzona została instytucja taka jak inspektor nadzoru? Czym się charakteryzuje jego osoba? Podobne pytanie można zadać w przypadku DSS. To pytanie musi zostać zadane – jak często kontrolowali państwo status finansowy tej firmy? Kto według was ma się tym zajmować? Do tej pory było tak, że media i opinia publiczna już wiedziały, że ta firma upada, a państwo dalej czekali – „o Boże, co się stanie, mamy swoje procedury itd.”. Kto ma się tym zajmować, ponieść za to odpowiedzialność?

Panie ministrze, mówi pan, że procedury antykorupcyjne istnieją, mówi pan o tarczy antykorupcyjnej. Chyba nie muszę panu przypominać, że jedna z organizacji pozarządowych próbowała sprawdzić, na czym polega ta tarcza antykorupcyjna. Okazało się, że jest biała kartka. Chcę panu przypomnieć, że ten zarzut nie został postawiony przez opozycję, a przez Komisję Europejską. To przecież ona literalnie napisała, że brakuje w pana ministerstwie procedur antykorupcyjnych. Dodała również, że dopóki ich nie zobaczy nie odblokuje środków. Proszę nie zarzucać nam w tym zakresie niekompeten-

cji, chyba że również zarzuca pan ją instytucjom europejskim. Proszę bardzo, to bardzo ciekawy wątek do dyskusji.

Mówił pan o tym, że płatne autostrady rzekomo według pana obowiązują w całej Unii Europejskiej. Użył pan sformułowania, że kto płaci ten używa. To bardzo interesujące sformułowanie. Chciałbym panu powiedzieć, iż w 15 krajach tej części świata istnieją bezpłatne autostrady. Chciałbym zwrócić uwagę na niezwykle istotny fakt – powinniście to wiedzieć – że koszty transportu to jeden z najważniejszych czynników konkurencyjności każdej gospodarki, w tym polskiej.

Zmierzając do konstatacji, to niech się pan zlituje. Jeśli mówi pan, że w pana ocenie na polskiej kolei jest wszystko w porządku, a jeśli są jakieś problemy, to odpowiadają za nie samorządy, to błagam o litość. Jestem przekonany, że ten wniosek o wotum nieufności – ta wielka debata na temat stanu infrastruktury w Polsce, którą wywoła ten wniosek jest w pełni uzasadniona. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę bardzo.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący kwestia dzisiejszej debaty na temat kondycji LOT i dzisiejszej debaty podczas posiedzenia Komisji Infrastruktury – nie chcę łączyć prac Komisji ze współodpowiedzialnością pana ministra za spółkę LOT. Mamy dwa różne typy działań. Bardzo sobie cenię ostatnie posiedzenie wyjazdowe Komisji w PPL. W swoim wystąpieniu jednoznacznie się wyraziłem – jeszcze raz wszystko wytłumaczę, jeśli wyraziłem się nieprecyzyjnie lub zostałem źle zrozumiany. Chciałem zwrócić uwagę na to, że od pewnego czasu minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej całkowicie unika dyskusji na temat kondycji LOT. Minister zdaje się zrzucać z siebie całkowicie odpowiedzialność za kondycję LOT. Zapytam więc, po co panu ministrowi w resorcie Departament Lotnictwa Cywilnego? Po co funkcjonuje ten departament, jeśli pan minister nie ma nic wspólnego z LOT? Ten departament jest tak sobie? Co robi przedstawiciel ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej w radzie nadzorczej? Czy minister wysłał go tak sobie? Panie ministrze, proszę mi nie pomagać w wypowiedzi.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Tadeusz Jarmuziewicz:

Pytam o nazwisko tego człowieka, bo nie mamy tego przedstawiciela. Proszę o fakty.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dlatego uważam, że w dniu dzisiejszym miejsce pana ministra Sławomira Nowaka było na sali sejmowej. Powinien wraz z ministrem Budzanowskim odpowiadać na pytania dotyczące LOT. Panie ministrze, w żaden sposób nie uniknie pan współodpowiedzialności za sytuację LOT. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę, panie ministrze.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Dziękuję bardzo. Chcę tylko wytłumaczyć panu posłowi Adamczykowi, iż minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej nie posiada swojego przedstawiciela w radzie nadzorczej LOT i niech pan nie opowiada takich rzeczy. Pan ma taką, żeby to jeszcze było nieznośne, to pół biedy, bo da się z tym żyć, tendencję… Byli w ubiegłej kadencji parlamentu tacy posłowie w PiS, którzy stosowali zasadę *pars pro toto* – część zamiast całości. Wybieracie fragment, który jest prawdziwy i obudowujecie go insynuacjami i kłamstwami. Na tym budujecie swoje przesłanie. Mam wrażenie panie pośle – nie chcę pana dotknąć moją wypowiedzią – że jest pan idealnym uczniem niektórych waszych propagandzistów, którzy obecnie są poza PiS, w tej innej partii, nie pamiętam teraz jak ona się nazywa.

Przechodząc do rzeczy – jeśli chodzi o LOT rozmawiamy z ministrem Budzanowskim, jak można pomagać od strony PPL naszemu narodowemu przewoźnikowi. Naprawdę, na miłość boską, niech pan nie przesadza w opowiadając o pewnych sprawach. Wypowiem się bardzo krótko panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Jeśli chodzi o ustawę

o Euro i jej zakwestionowanie, to była ustawa Ministra Sportu i Turystyki, a nie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Wspieraliśmy ją w pełni. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego zatrzymuje te inwestycje, ale uniemożliwia podejmowanie nowych decyzji formalnych. Rozpoczęte procesy mogą dalej się toczyć.

Nie będę odnosił się do gazetowych rewelacji o rezygnacji z budowy obwodnic. Nie dokonaliśmy żadnej formalnej rezygnacji z budowy obwodnic. Pracujemy nad modelami, które będą możliwe do realizacji. Nigdy nie ukrywałem i nie zamierzam tego robić, że w nowej perspektywie unijnej będziemy budowali ciągi dróg, które będą domykały sieć. Podstawową przesłanką będzie natężenie ruchu. Będziemy starali się wspierać samorządy i sami budować obwodnice, jeśli będzie taka możliwość finansowa. Budżet KFD nie jest „z gumy", to są pieniądze podatników. Jeśli wymyślicie genialny sposób jak je rozmnożyć, to będę was po rękach całował.

Jeśli chodzi o kary za viaTOLL panie pośle Szmit, to można wybrać system *postpaid*, czyli otrzymywać fakturę za używanie systemu viaTOLL po zakończeniu każdego okresu rozliczeniowego, a niekoniecznie korzystać z systemu *prepaid*. W tym drugim systemie jest wysoka kara za niedopłacenie. Przedsiębiorca decyduje się sam, jaką formułę chce stosować. Zmieniamy w tym obszarze prawo, aby tylko raz karać za nieopłacenie przejazdów i dać tzw. okienko czasowe na zapłacenie brakujących należności.

Jeśli chodzi o wypowiedź pana posła Tchórzewskiego, to podsumuję ją krótko. Nie wycofaliśmy wniosku o przesunięcie 1,2 mld euro. Znamy stanowisko Komisji od dłuższego czasu. Pańska rewelacja, doniesienie medialne nie było dla nas ani zaskoczeniem, ani wielkim odkryciem. Zawsze powtarzam, że nie ma i nie będzie ryzyka utraty środków unijnych. Zaproponowaliśmy w uzgodnieniu z *task forcem*, Komisją Europejską nowe zadania do realizacji, które otrzymały zapewnienie finansowe ze strony Ministra Finansów. Po raz kolejny z pana ust słyszę, że Minister Finansów czegoś nam nie finansuje, tak nie jest. Zagwarantował wszystkie 9 projektów rewitalizacyjnych, rozjazdowych i taborowych do finansowania. Rok temu mówiłem państwu, że nawet nie oglądamy się na to przesunięcie 1,2 mld euro, przedkładamy Komisji Europejskiej dodatkowe projekty rewitalizacyjne, przejazdowe, rozjazdowe i taborowe, aby skonsumować wszystkie środki przeznaczone w funduszu spójności na kolej do roku 2015. Mam jedną uwagę panie pośle. Może pan nie zrozumiał, nie wystarczająco jasno się wyraziłem, na pewno to był mój błąd.

Jeśli chodzi o wystąpienie pana posła Adamczyka, to powraca zasada *pars pro toto* w sprawie Świerklany – Gorzyczki i mostu MA532. Po pierwsze zastosuję pańską figurę retoryczną *a propos* OLT i ciągnięcia na powrozach samolotów. Rozumiem panie pośle, że w pana oświadczeniu majątkowym znajdziemy lub nie świadectwa otrzymania gratyfikacji od wykonawcy tego mostu. Przedstawił pan dokładnie jota w jotę jego argumentację, o tym, że projekt budowlany był zły, że Generalna Dyrekcja nie dopatrzyła czegoś itp. To dokładnie ta sama argumentacja, którą przedstawiła Alpine Baum, jeśli chodzi o ten odcinek – aby była jasność. Jeszcze raz mówię – bronię się przy użyciu pańskiej figury retorycznej. Pan zarzucił moim kolegom z pomorskiej Platformy Obywatelskiej, że za pieniądze ciągali samoloty OLT po lotnisku.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Mówiłem *non profit*.

Minister transportu, budownictwa i gospodarki morskiej Sławomir Nowak:

Rozumiem, że *pro publico* i *non profit* przedstawia pan stanowisko Alpine Baum w tej sprawie. To nie byłoby jeszcze takie tragiczne, gdyby nie fakt, to ociera się już o śmieszność, że projekt, który przed chwilą pan zaatakował został zamówiony i odebrany w czasie rządów PiS w 2006 roku. Ten projekt po prostu odziedziczyliśmy. Teraz, gdy próbujemy uratować tę inwestycję, wspólnie z nadzorem budowlanym, to tylko po to, aby ludzie mieli, po czym jeździć. To wy zamówiliście ten most, jeśli pojawią się z nim jakiekolwiek techniczne problemy. My bronimy tego projektu. Nasi eksperci twierdzą, że jest zbudowany prawidłowo. Rozumiem, że wykonawcy dotarli do pana posła ze swoją argumentacją.

Jeśli chodzi o raport NIK, bo ten temat również pojawił się w wypowiedziach, to nie badał on zachowań kierowców na drogach – aby była jasność. Badał przyczyny wypadków od strony technicznej, a nie jeśli chodzi o zachowania kierowców. Ostatnia kwestia, która została poruszona – Modlin. Wskutek energicznego i stanowczego działania Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Głównego Nadzoru Budowlanego ten pas startowy został zamknięty. Niezależnie od tego, jak bolesne to jest dla tej spółki i kto ma ile udziałów, instytucje mnie podległe podjęły decyzję o zamknięciu tego pasa ze względu na bezpieczeństwo.

Ostatnie zdanie – rozumiem, że dla niektórych trzy czynności na raz – słuchanie, rozumienie i notowanie, to za dużo. Bardzo wyraźnie mówiłem o programie MDM, który jest realizowany i jest innym programem niż Rodzina na Swoim. Mówiłem, na jakim etapie prac jest ten program, że pracuje nad nim komitet stały. Rozumiem, że jest to wyłącznie element niezrozumienia. Nigdy nie uchylam się od dyskusji z Komisją Infrastruktury na tematy związane z problemami infrastruktury, bo jest ich wiele. Zbyt często w tej debacie posługują się państwo insynuacjami i półprawdami. Pomimo wszystko liczę, że w takich obszarach jak dalsza budowa dróg, za chwilę wprowadzony Krajowy Program Budowy Dróg na lata 2014-2020, Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych, który państwu przedstawiłem, Mieszkanie dla Młodych, które trafi do Sejmu, ustawa poselska, o której mówił pan przewodniczący Rynasiewicz w sprawie przesunięcia wpływów z mandatów na Krajowy Fundusz Drogowy – to wszystko ma szanse nie na zaślepienie polityczne, ale na szersze poparcie niż tylko koalicji. Jeśli jednak będzie to tylko poparcie koalicji, to trudno jakoś z tym będziemy żyli.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie przewodniczący proszę o głos.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

A w jakim trybie i w jakiej sprawie?

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Pan minister zarzuca mi działanie na rzecz firmy wykonawczej w konkretnym przypadku i chcę się do tego odnieść.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Proszę krótko.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Panie ministrze, polecam lekturę gazet. Mam nadzieję, że pan sobie winszuje każdego dnia. Polecam lekturę również artykułów archiwalnych dotyczących inwestycji leżących w kompetencji pana urzędników i tych inwestycji, za które pan odpowiada. „Dziennik Gazeta Prawna" w artykule pod tytułem „Tajna opinia na temat odcinka A1" – z tej gazety pochodziły cytowane przeze mnie słowa. Nie dotarli do mnie wykonawcy i nie cytowałem tego za ich pieniądze. Cytaty dotyczące rozprawy sądowej i wypowiedzi jednego z profesorów, ekspertów pochodzą właśnie z tego artykułu. Jeżeli pan użyje popularnej wyszukiwarki internetowej znajdzie pan kilkadziesiąt artykułów na temat MA532 i będzie mógł pan zasięgnąć z nich wiedzy. Używając tego typu formuły i budując różne figury retoryczne mógłbym również zadać pytanie, czy wie pan cokolwiek na temat spotkania wysokich funkcjonariuszy rządowych i właścicieli Amber Gold, OLT Eksperess – czy tam, na tym spotkaniu, były omawiane skutki ciągania na powrozach samolotów na płycie lotniska w Gdańsku? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo – patrzę na pana mecenasa – w trakcie dyskusji zgłoszony został jeden wniosek – o negatywne zaopiniowanie wniosku o wyrażenie wotum nieufności wobec ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej pana Sławomira Nowaka. Tak panie mecenasie? Potwierdza pan. Kto z pań i panów posłów jest za negatywnym zaopiniowaniem wniosku wyrażonego w druku nr 1169? Pana posła Smolarza prosimy. (19) Kto jest przeciw? (13) Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? (0). Wniosek uzyskał akceptację Komisji. Głos ma pan poseł Żmijan.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Proponuję, aby z dzisiejszej debaty przed Sejmem sprawozdanie zdał pan przewodniczący Komisji Zbigniew Rynasiewicz.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Wyrażam zgodę. Czy są inne propozycje? Czy jest sprzeciw ze strony pań i panów posłów? Nie ma. Dziękuję bardzo. Głos ma jeszcze pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Odwołuję dzisiejsze posiedzenie podkomisji do spraw transportu kolejowego i poczty.

Przewodniczący poseł Zbigniew Rynasiewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Na tym zakończyliśmy posiedzenie Komisji. Dziękuję wszystkim za udział w obradach.